Manuel d'utilisation et entretien

F

DUCATI MULTISTRADA

1000DS S

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longs trajets. Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc des voyages toujours agréables et plaisants.
Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati. Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.
De plus, nous avons mis sur pied un service d'informations pour les ducatistes et les passionnés, qui se tient à votre disposition pour tous conseils utiles ou toutes suggestions.

Amusez-vous bien !

Remarque
Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

F

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

F

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motocycles utilisés dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre moto.
Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :

Attention
Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

*Les termes **droite** et **gauche** se rapportent au sens de marche de la moto.*

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention
À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto, vous devez être titulaire d'un permis de conduire « A ».
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus de permis de conduire « A ».
*Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.*
Ne portez jamais de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez jamais le moteur dans un local fermé.
Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
*Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la poignée passager.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez **toujours** les limitations de vitesse et ne roulez **jamais** à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.*
*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.*
Restez bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
*Éteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant le ravitaillement en essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous immédiatement à l'eau et au savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **jamais** de retirer la clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention
Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne la garez jamais sur un terrain accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Votre moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Important

Il est conseillé de ne pas rouler à plus de 120 km/h lorsque les sacoches latérales sont montées.
Cette vitesse doit encore être réduite si les pneus ou la chaussée sont en mauvais état ou lorsque la visibilité est faible.

F

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total (PTC) de la moto en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :
410 kg.
Le poids des bagages ne doit absolument jamais dépasser 23 kg, ainsi répartis (fig. 1) :
9 kg maxi par sacoche latérale ;
5 kg maxi pour la sacoche de réservoir.

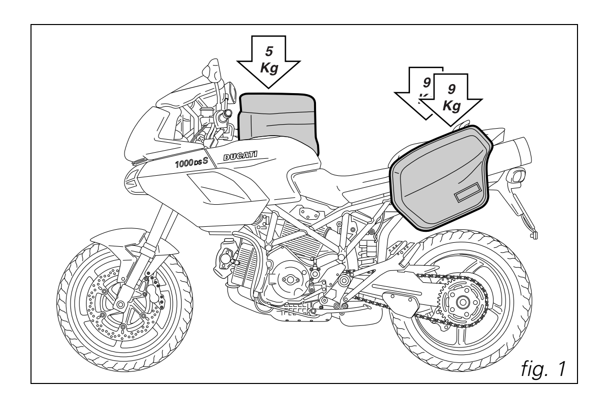


fig. 1

Placez les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez solidement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne fixez pas d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Si vous utilisez les sacoches latérales (en vente auprès du service des pièces détachées Ducati) :
triez les bagages et les accessoires en fonction de leur poids et répartissez-les uniformément dans les sacoches latérales ;
fermez à clé chaque sacoche latérale.
Vérifiez que les pneus sont gonflés à la pression indiquée page 78 et en bon état.

F

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 2) et un numéro de moteur (fig. 3).

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces numéros identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

F

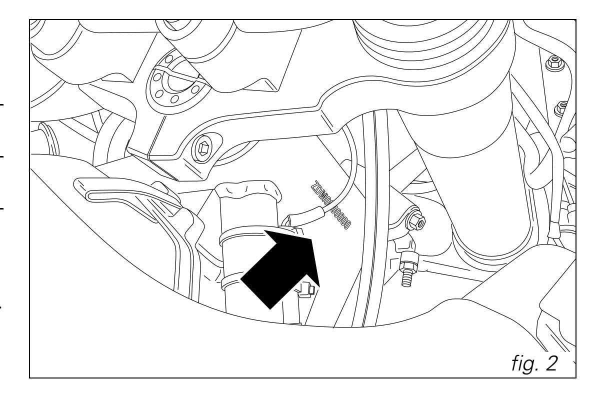


fig. 2

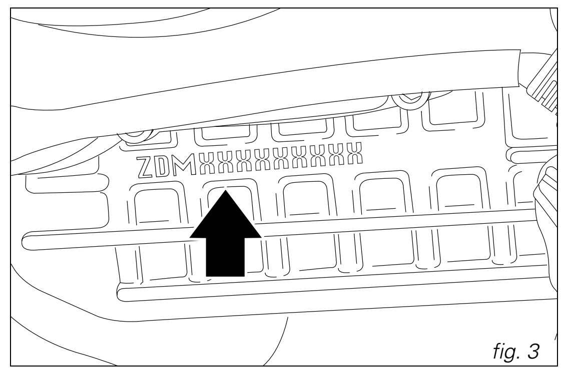


fig. 3

COMMANDES

⚠ Attention
Ce chapitre nous renseigne sur la position et la fonction des commandes nécessaires à la conduite de la moto. Lisez attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes *(fig. 4)*

1) Tableau de bord.
2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
3) Comodo gauche.
4) Comodo droit.
5) Poignée des gaz.
6) Levier d'embrayage.
7) Levier de frein avant.
8) Pédale de frein arrière.
9) Pédale de changement de vitesse.

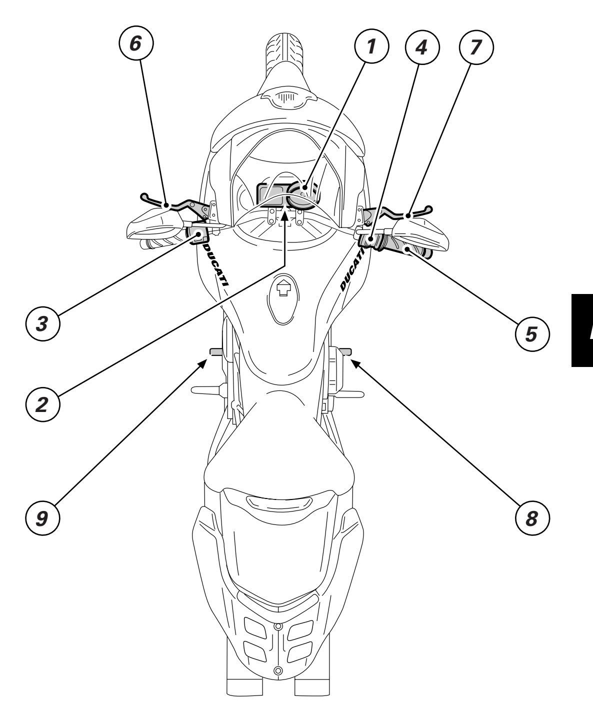


fig. 4

F

Tableau de bord

1) ***Afficheur à cristaux liquides***, *(voir page 13).*

2) ***Boutons de commande A et B***.
Boutons utilisés pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord.

3) ***Témoin du système anti-démarrage électronique EOBD (jaune ambre)***.
L'indicateur reste allumé si le code de la clé est incorrect ou non reconnu ; il clignote si une défaillance du système anti-démarrage a été réinitialisée avec la procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz (voir page 27).

F

Important
Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utilisez en aucun cas ces menus qui sont réservés à un personnel spécialement formé. En cas d'accès accidentel à l'une de ces fonctions, tournez la clé sur ***OFF*** *et contactez un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.*

4) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).

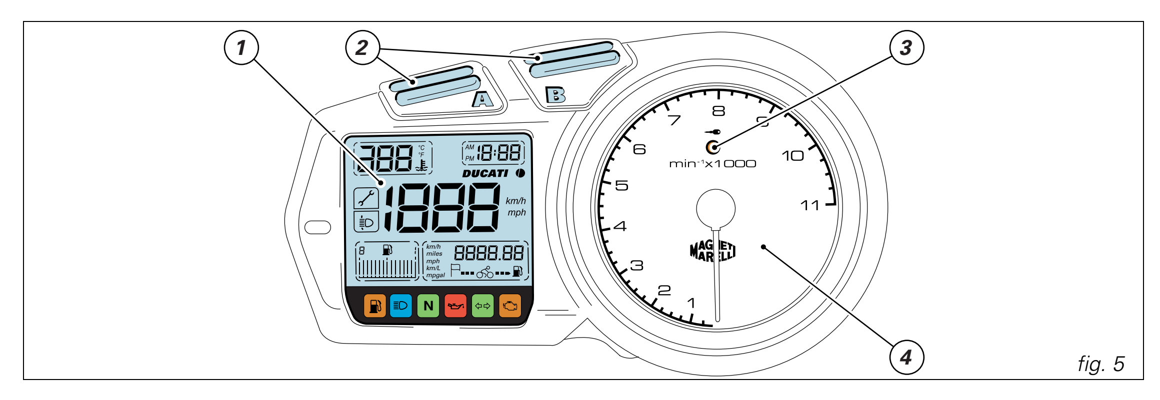


fig. 5

Afficheur à cristaux liquides – Fonctions principales

Attention
N'intervenez sur le tableau de bord que lorsque la moto est arrêtée. N'intervenez en aucun cas sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

*1) **Indicateur de température de l'huile**.*
Il indique la température de l'huile de refroidissement du moteur.

Important
N'utilisez pas votre moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

*2) **Horloge**.*

*3) **Compteur de vitesse**.*
Il indique la vitesse du véhicule.

*4) **Écran auxiliaire**.*
Il affiche en séquence le compteur kilométrique, le compteur partiel, la vitesse moyenne, la consommation instantanée, la consommation moyenne, le carburant consommé, l'autonomie résiduelle et la quantité de carburant résiduelle.

*5) **Témoin EOBD (jaune ambre)**.*
Il s'allume de façon continue pour indiquer une défaillance du système de gestion du moteur et l'arrêt consécutif de celui-ci.

Il est également utilisé comme repère visuel pendant la procédure de déblocage du système anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz.
*En l'absence d'anomalies, le témoin doit s'allumer lorsqu'on met le contact (clé de contact sur **ON**) et doit s'éteindre après quelques secondes (normalement de 1,8 à 2 s).*

F

6) ***Témoins des clignotants ⇦⇨ (vert)***.
Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant est en fonction.

7) ***Témoin de pression d'huile moteur (rouge)***.
*Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre quand le régime augmente.*

Important
N'utilisez pas la moto si le témoin (7) reste allumé sous peine de graves dommages pour le moteur.

8) ***Témoin de point mort* N *(vert)***.
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

9) ***Témoin du feu de route (bleu).***
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

10) ***Témoin de réserve de carburant (jaune)***.
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 7 litres de carburant environ dans le réservoir. Vous êtes en réserve carburant.

11) ***Affichage du niveau de carburant***
Cette fonction indique le niveau de carburant dans le réservoir. Le témoin de la réserve (10) s'allume quand la dernière barre reste allumée et clignote.

F

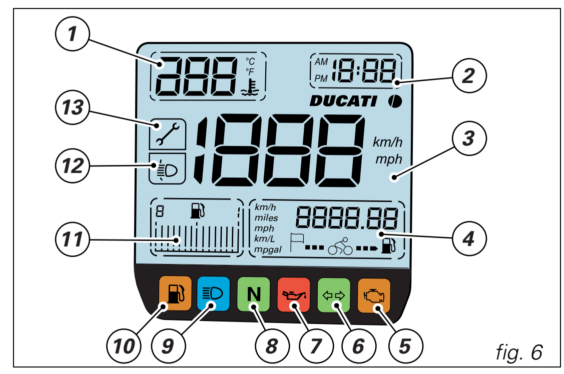


fig. 6

12) ***Indicateur de réglage du phare en hauteur***.
Le témoin s'allume pour signaler l'accès au mode de réglage du phare en hauteur.

13) ***Indicateur d'entretien préventif***.
Ce témoin s'allume pour signaler que la moto a parcouru les kilomètres établis dans le programme d'entretien préventif. Le témoin clignotera pendant 50 km après son allumage. Après quoi, il restera allumé avec un lumière fixe. La réinitialisation du système devra être réalisée dans l'Atelier agréé DUCATI qui effectuera l'entretien.

Afficheur à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

*Lorsqu'on met le contact (clé de la position **OFF** à la position **ON** ou **Key-ON**), le tableau de bord effectue un **diagnostic** complet de l'instrumentation : cadrans, écran et témoins fig. 7.*

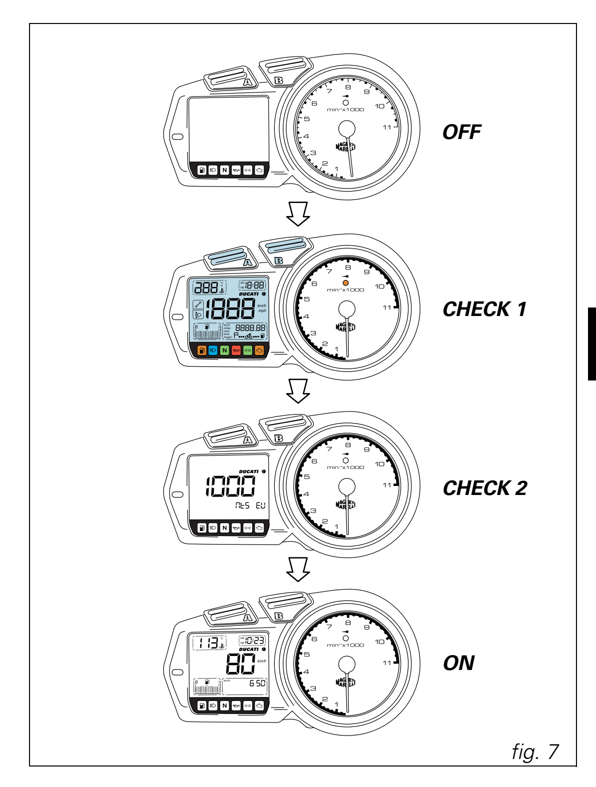


fig. 7

F

Température de l’huile *(fig. 8)*

Cet instrument indique la température de l’huile de refroidissement du moteur.

Quand la température de l’huile est égale ou inférieure à +39 °C (102,2 °F), l’indication « LO » clignote.

Quand la température est comprise entre +40 °C et +170 °C (104°F-338°F), sa valeur est affichée.

Quand la température atteint +171 °C (339,8 °F), l’indication « HI » clignote.

Remarque

L’apparition de tirets « - - - -.- » indique que la sonde est débranchée.

fig. 8

Réglage de l'horloge

*Appuyez sur la touche (**A**, fig. 5) pendant 2 secondes ; AM clignote. Si vous appuyez sur la touche (**B**, fig. 5), PM clignote ; en appuyant sur la touche (**B**), vous retournez d'un pas en arrière. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et passer au réglage des heures qui se mettent à clignoter.*
*Utilisez la touche (**B**) pour modifier l'heure. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et passer au réglage des minutes. Utilisez la touche (**B**) pour modifier les minutes. En appuyant pendant plus de 5 secondes sur la touche (**B**), l'indication varie plus rapidement. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et quitter la fonction du réglage horloge.*

Affichage des fonctions de l'afficheur auxiliaire *(fig. 9)*

*En appuyant sur la touche (**B**, fig. 5) lorsque la clé est sur **ON**, vous pouvez faire défiler les fonctions suivantes :*

- *Compteur totaliseur*
- *Compteur partiel (TRIP)*
- *Vitesse moyenne*
- *Consommation instantanée*
- *Consommation moyenne*
- *Essence consommée*
- *Autonomie résiduelle*
- *Niveau de carburant*

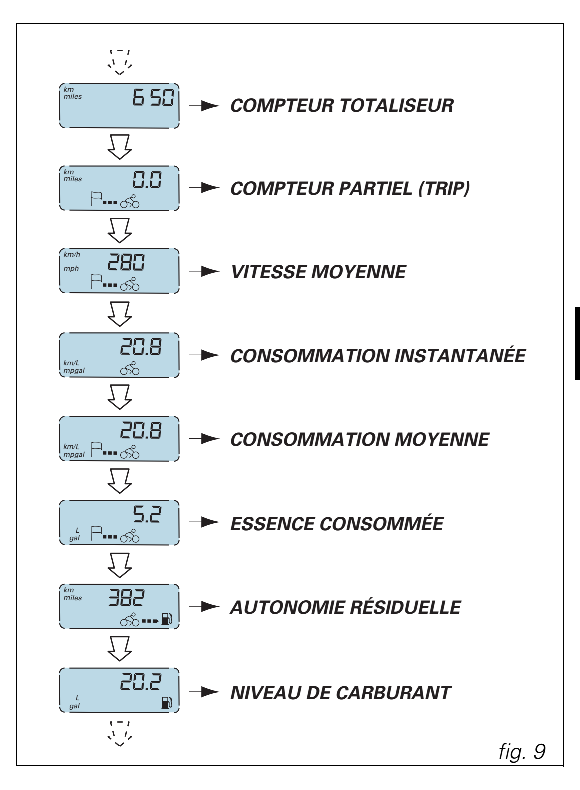


fig. 9

F

F

Compteur totaliseur *(fig. 10)*
Il indique la distance totale parcourue par la moto.

Compteur partiel (TRIP) *(fig. 10)*
*Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. Pour remettre ce compteur à zéro, accéder à la fonction et appuyer sur la touche **A**, fig. 5) pendant au moins 2 secondes. Après 9999,9 km (ou miles), le compteur partiel retourne automatiquement à zéro.*
La remise à zéro du compteur partiel remet également à zéro la vitesse moyenne, la consommation moyenne et l'essence consommée.

Vitesse moyenne *(fig. 10)*
Indique la vitesse moyenne du véhicule.
Le calcul de la vitesse moyenne commence à la remise à zéro du compteur partiel (TRIP).
Quand la moto atteint 280 Km/h (174 mph), des tirets « - - - » sont affichés à la place de la vitesse.

Consommation instantanée *(fig. 10)*
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche la consommation instantanée de carburant.
Si la moto est à l'arrêt moteur allumé, l'écran affiche des tirets fixes « - -.- ». À moteur éteint et véhicule à l'arrêt, l'écran affiche « 0.0 ».

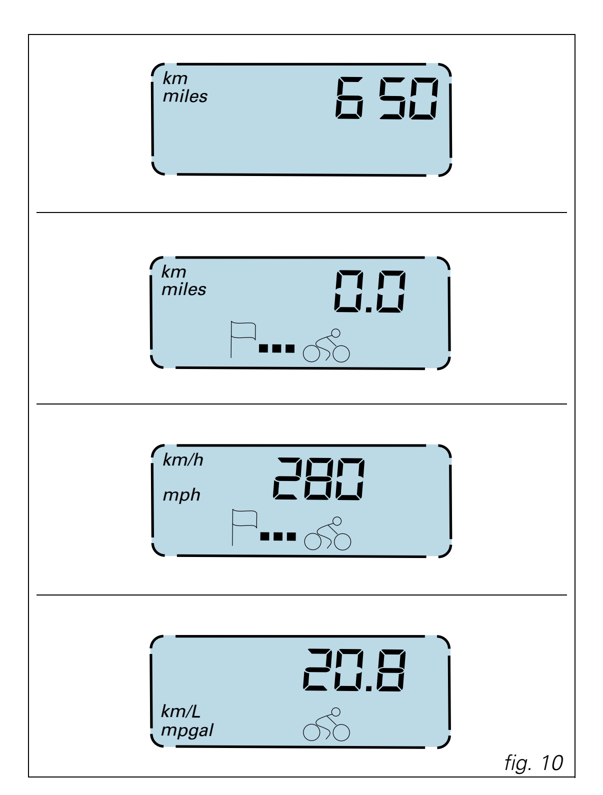


fig. 10

Consommation moyenne *(fig. 11)*
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche la consommation moyenne de carburant. À la remise à zéro du compteur partiel (TRIP°, l'écran affiche des tirets « - -.- » et commencera à afficher la consommation moyenne après 2 km de parcours. Quand le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé, l'écran affiche la dernière valeur mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour.

Consommation d'essence *(fig. 11)*
Cette fonction indique la consommation d'essence pendant le trajet. Le calcul de la consommation commence à chaque remise à zéro du compteur partiel (TRIP). Quand l'essence consommée atteint 9999,9 litres, des tirets « - - - » s'affichent à l'écran.

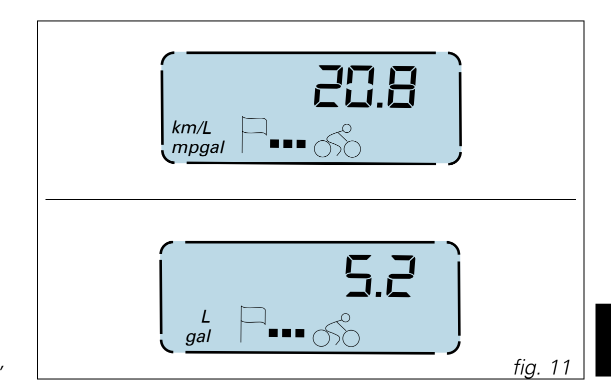


fig. 11

F

Autonomie résiduelle *(fig. 12)*
Cette fonction indique la distance pouvant être parcourue avec l'essence restante. Quand le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé, l'écran affiche la dernière donnée mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour. Si le système se trouve dans cette fonction quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, il affiche les tirets « – – . – » pendant tout le temps où le témoin reste allumé.

Remarque
La donnée est mise à jour toutes les 10 secondes.

F

Indication numérique du niveau de carburant *(fig. 12)*
Cette fonction indique la quantité de carburant encore présente à l'intérieur du réservoir. Quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'écran affiche les tirets « – – . – » et le symbole de la pompe à essence clignote.
Allumage du témoin de la réserve :
Il reste encore 7 litres de carburant dans le réservoir.
Quand le témoin de la réserve s'allume, l'écran affiche les tirets « - - - » et le chiffre de la pompe à essence se met à clignoter.
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche l'autonomie résiduelle. Si le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé ou éteint, l'écran affiche le dernier paramètre mémorisé jusqu'à sa prochaine mise à jour.

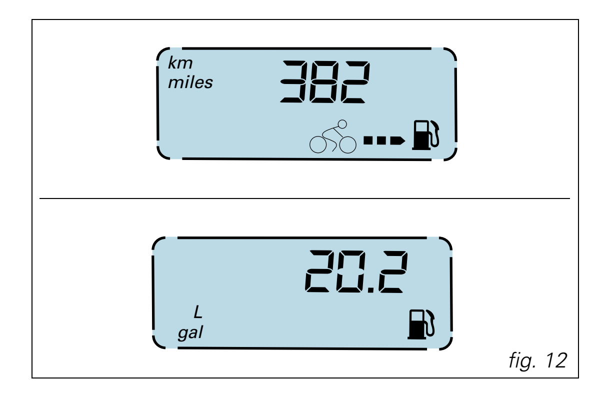


fig. 12

Remarque
Cette moto est équipée d'un réservoir particulièrement long ; l'indication du niveau de carburant peut donc être légèrement altérée en cas de conduite prolongée sur une route en descente.

Réglage du phare en hauteur *(fig. 13)*
*Cette fonction permet de régler la hauteur du phare. Pour accéder à cette fonction, maintenez la touche (**B**, fig. 5) enfoncée et tournez la clé de contact sur la position **ON**; l'écran affichera une valeur (fig. 13a) indiquant la position du phare et le témoin sur l'écran (12, fig. 6) s'allumera.*
L'excursion verticale du phare va de 3 à -3 pour un total de 7 positions (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

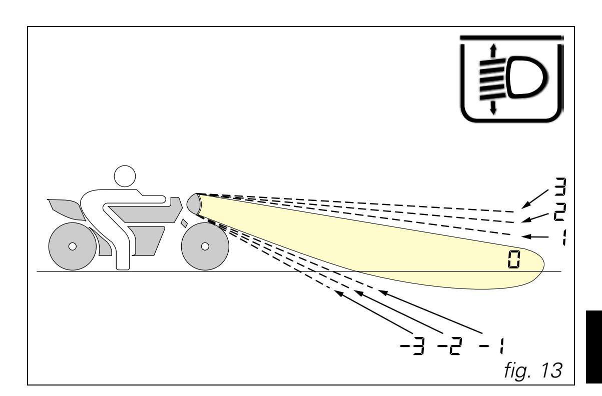


fig. 13

F

*Appuyer sur la touche (**A**, fig. 5 pour déplacer le phare vers le bas ou sur la touche (**B**, fig. 5) pour le déplacer vers le haut.*
De plus, les « tirets fixes » affichés sur la gauche du numéro indiquent si la position du phare est au-dessus ou au-dessous du « 0 » (les tirets clignotent pendant le réglage pour signaler que le phare se déplace vers le haut ou vers le bas).
Pour quitter la fonction, il faut couper le contact (clé sur OFF).
La nouvelle position du phare est mémorisée à la sortie de cette fonction.

F

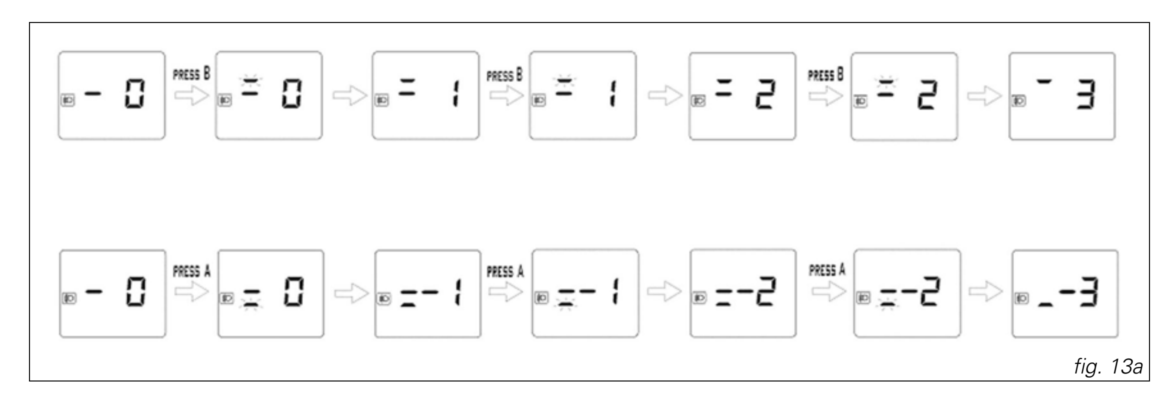


fig. 13a

Sélections sépciales : modèle de moto et unité de mesure *(fig. 14)*
*Le boîtier électronique signale automatiquement au tableau de bord le modèle de moto et l'unité de mesure à afficher ; pour modifier ces paramètres, appuyez simultanément sur les touches (**A**, fig. 5) et (**B**, fig. 5) et mettez le contact en tournant la clé de la position **OFF** à la position **ON**. Le modèle et la version de la moto clignotent à l'écran. Appuyez sur le bouton (**B**) pour faire défiler tous les choix possibles. Pour mémoriser votre choix, appuyez sur la touche (**A**) pendant au moins 5 secondes, jusqu'à l'affichage de l'indication OFF, puis coupez le contact en ramenant la clé sur la position **OFF**.*

Remarque
Il est impossible de démarrer la moto lorsque cette fonction est activée.

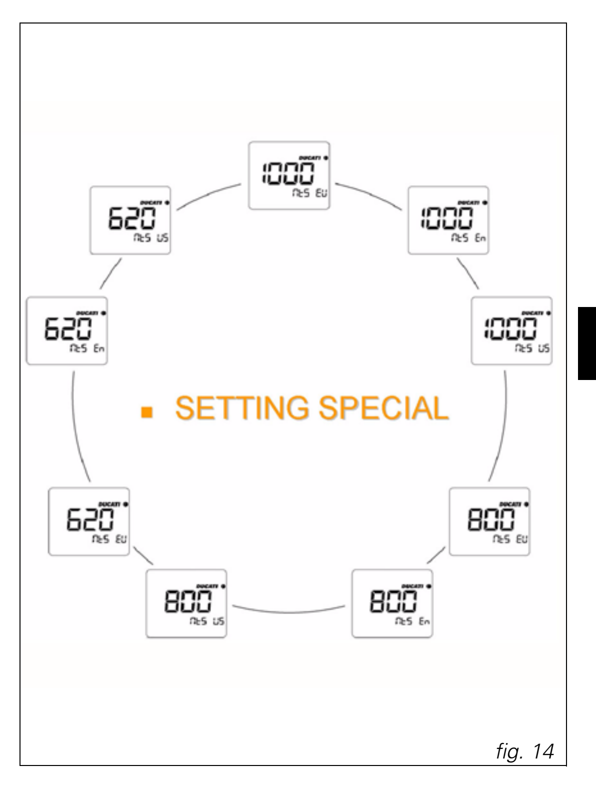


fig. 14

F

F

Rétro-éclairage

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. Dans ce cas, des capteurs détectant l'intensité lumineuse et la température ambiante, activent ou désactivent automatiquement le rétro-éclairage du tableau de bord.

Intensité lumineuse des témoins

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. L'intensité lumineuse des témoins est réglée automatiquement par le tableau de bord en fonction de quantité de lumière extérieure.

Autoextinction des phares

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant.
Le dispositif entre en fonction dans deux cas :
- *1er cas : si vous mettez le contact sans démarrer le moteur. Après 60 secondes, le projecteur s'éteint et se rallumera la prochaine fois que vous mettrez le contact.*
- *2ème cas : si vous éteignez le moteur à l'aide de l'interrupteur ARRÊT MOTEUR (2, fig. 21) après avoir roulé normalement feux allumés. 60 secondes après l'arrêt du moteur, le phare s'éteindra et se rallumera lors du redémarrage du moteur.*

Remarque

Même dans la phase de démarrage, le système éteint les phares et ne les rallume qu'au démarrage du moteur ou, en tout cas, après le relâchement du bouton (3, fig. 21).

Système électronique anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, votre moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (immobilizer), qui s'enclenche automatiquement à l'extinction du tableau de bord.
Chaque clé contient un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.
Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé en n'autorise le démarrage du moteur qu'à cette condition.

Clés *(fig. 15)*
La moto neuve est remise avec :
- *1 clé ROUGE (A)*
- *2 clés NOIRES (B)*

Attention
La clé rouge est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en parfait état et éviter le contact avec d'autres clés. Ne retirez cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés noires sont les clés d'usage courant et servent pour :
- *le démarrage ;*
- *ouvrir le bouchon du réservoir ;*
- *ouvrir le porte-documents.*
- *déverrouiller la serrure de la selle passager.*

La clé rouge remplit les mêmes fonctions que les clés noires, mais elle permet également d'effacer et de programmer d'autres clés noires (si nécessaire).

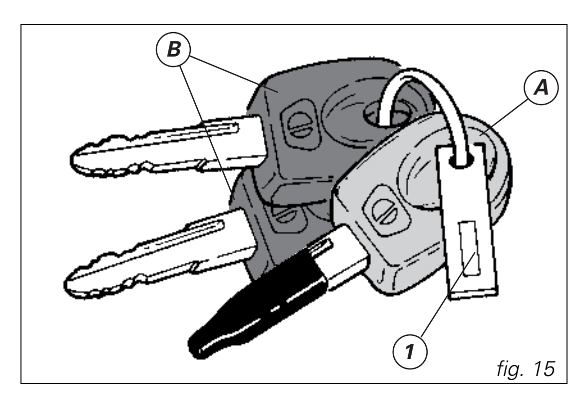


fig. 15

Attention
Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Remarque
Les trois clés sont remises avec une plaque (1) portant leur code d'identification.

Attention
Séparer les clés et conserver en lieu sûr la plaque (1) et la clé rouge.
Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour utiliser la moto.

F

Code card

Avec les clés, le propriétaire de la moto reçoit une CODE CARD (fig. 16) sur laquelle est inscrit le code électronique (A, fig. 17) à utiliser pour les démarrages d'urgence si le moteur est bloqué et ne s'allume pas quand vous mettez le ***contact****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique reporté sur la CODE CARD, au cas où il devrait effectuer un démarrage d'urgence en utilisant la poignée des gaz (voir page 27).

En cas de problèmes avec le système anti-démarrage, cette procédure permet à l'utilisateur de désactiver le « blocage du moteur », signalée par le témoin ambre EOBD (5, fig. 6).

F

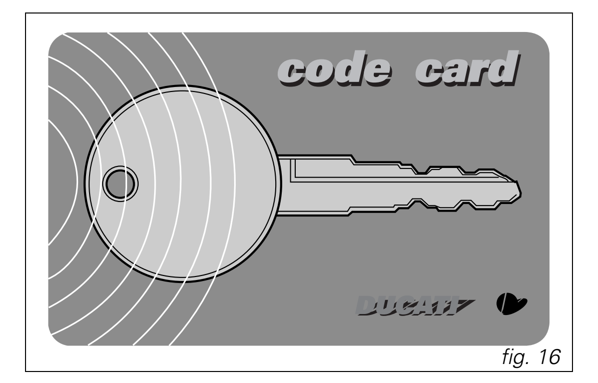


fig. 16

electronic code

A

mechanical code

Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.

This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.

Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.

Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.

Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.

このカードは紛失しないよう大切に保管して下さい。ナンバーを使うときやカードを紛失した
場合には、オーナーズマニュアルをご覧下さい。

fig. 17

Déblocage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz

*1) Mettez le contact (en tournant la clé sur **ON**), puis ouvrez complètement la poignée des gaz et maintenez-la dans cette position.*
*Le témoin **EOBD** (5, fig. 6) s'éteint après 8 secondes.*
*2) Lorsque le témoin **EOBD** s'éteint, relâchez la poignée.*
*3) Le témoin **EOBD** se rallumera en clignotant. Entrez le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.*
*4) Comptez un nombre de clignotements du témoin **EOBD** égal au premier chiffre du code secret.*
Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis relâchez-la. Le chiffre entré est ainsi reconnu et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps fixé de 4 secondes.
Répétez l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.
*Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin **EOBD** clignotera 20 fois, puis restera allumé ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).*
5) Si le code a été entré correctement, deux cas peuvent se présenter au relâchement de la poignée des gaz :
*A) le témoin **EOBD** clignote pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes ou si le régime moteur dépasse le seuil de 1000 tr/min.*
*B) le témoin **IMMO** (3, fig. 5) clignote jusqu'à ce que le régime du moteur dépasse 1000 min^{-1} ou jusqu'au redémarrage du moteur.*
*6) Si le code N'A PAS été entré correctement, les témoins **EOBD** et **IMMO** restent allumés ; il est possible de répéter les opérations à partir du point 2 pour un nombre illimité de fois.*

F

Remarque

*Au cas où la poignée serait relâchée avant le temps établi, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé sur la position **OFF** puis répéter la séquence à partir du point 1.*

F

Fonctionnement

*Chaque fois que vous tournez la clé de contact de la position **ON** à la position **OFF**, le système antivol enclenche le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position **OFF** à la position **ON**:*

1) *si le code est reconnu, le témoin IMMO (3, fig. 5) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton de démarrage du moteur (2, fig. 21), le moteur se met en marche ;*
2) *si le code n'a pas été reconnu, le témoin IMMO reste allumé. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé en position **OFF**, puis de la remettre en position **ON**; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.*
3) *Si le témoin IMMO clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage (immobilizer) a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple).*

Important

Utilisez toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

Pour obtenir un double des clés, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI, en apportant toutes vos clés ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation des nouvelles clés (jusqu'à un maximum de 8 clés) et de celles déjà en votre possession.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de prouver qu'il est bien le propriétaire de la moto.
Les codes des clés non présentées pour la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.

Remarque

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

Contacteur d'allumage/antivol de direction *(fig. 18)*

Ce contacteur à quatre positions se trouve devant le té supérieur :

*A) **ON**: éclairage et moteur en circuit.*
*B) **OFF**: éclairage et moteur hors circuit.*
*C) **LOCK**: direction bloquée ;*
*D) **P**: feu de position allumé et direction bloquée.*

Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée dans les positions (B), (C) et (D).

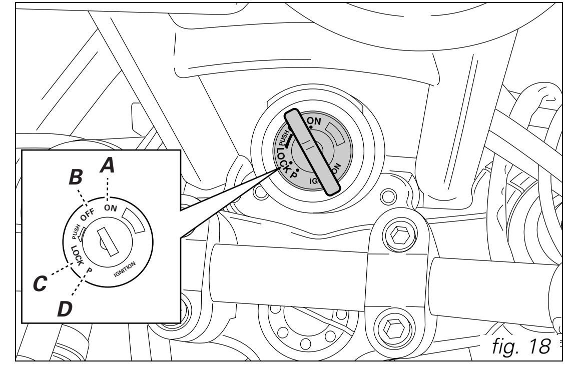


fig. 18

F

Comodo gauche *(fig. 19)*

1) *Commutateur à deux positions de sélection des feux :*
   - position ≣D = feu de croisement allumé ;
   - position ≣D = feu de route allumé.

2) *Bouton ⇦⇨ = clignotant à trois positions:*
   - position centrale = éteint ;
   - position ⇦ = virage à gauche ;
   - position ⇨ = virage à droite.
   Pour désactiver le clignotant, appuyez sur le levier de commande après avoir redressé le guidon en position centrale.

F

3) *Bouton = avertisseur sonore.*

4) *Bouton ≣D = appel de phare.*

5) *Bouton △ = warnings*
   Allume simultanément tous les clignotants.
   Pour éteindre les clignotants, appuyez de nouveau sur ce bouton.

Remarque

Quand les dispositifs (1), (2), (4) et (5) sont actionnés, les voyants correspondants sur le tableau de bord sont allumés (voir page 14).

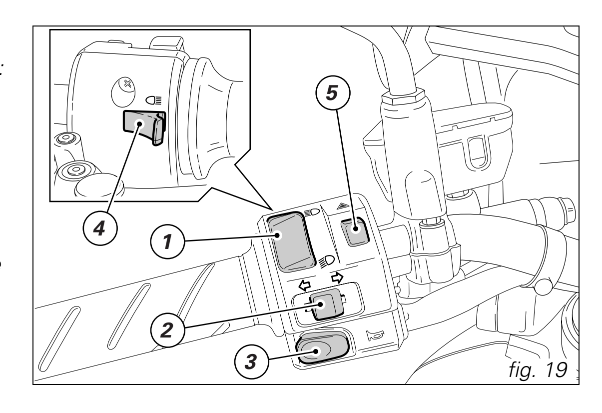


fig. 19

Levier d’embrayage *(fig. 20)*
Le levier (1) de débrayage est équipé d’une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon. Pour régler cette distance, tirez le levier (1) à fond et tournez la molette (2) pour l’amener dans l’une des quatre positions prévues.
Sachez que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
L’actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

Attention
Le réglage du levier d’embrayage doit s’effectuer moto arrêtée.

Important
Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d’endommager les organes de la transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

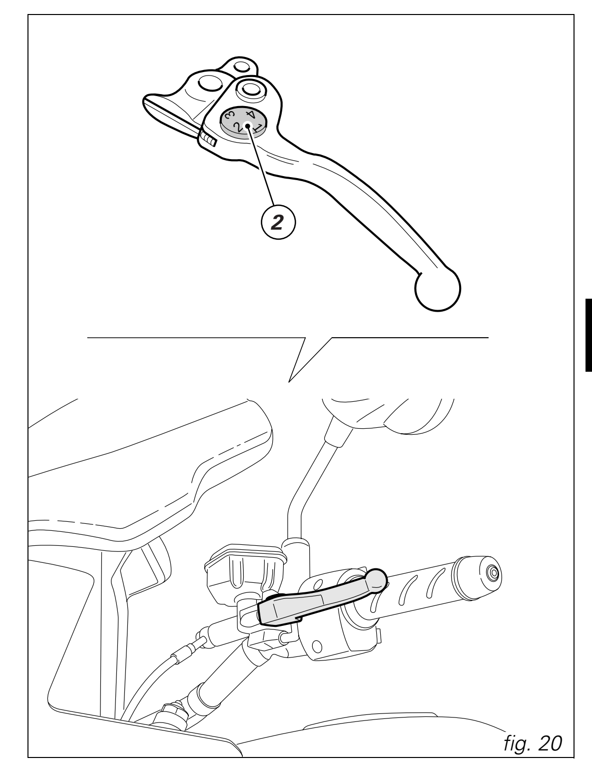


fig. 20

F

Comodo droit *(fig. 21)*

*1) Interrupteur d'**ARRÊT MOTEUR,** à deux positions:*
*- position ◌ (**RUN**) = marche ;*
*- position ⊠ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention

Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramenez l'interrupteur sur la position ◌ pour pouvoir remettre la moto en marche.

2) Bouton ⊙ = démarrage du moteur.

F

Poignée des gaz *(fig. 21)*

La poignée des gaz (3), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

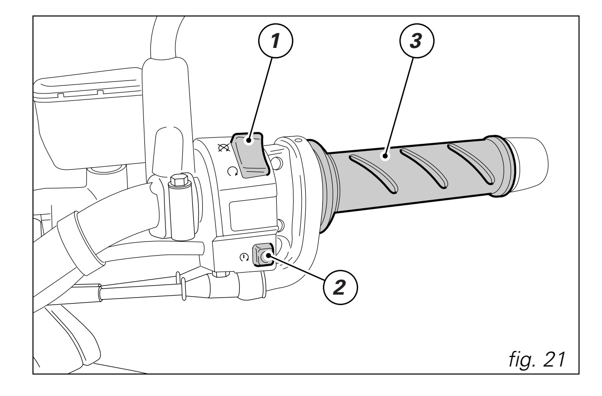


fig. 21

Levier de frein avant *(fig. 22)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (1) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon.
Pour régler cette distance, tirez le levier (1) à fond et tournez la molette (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions prévues.
Sachez que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

Attention
Le réglage du levier de frein doit être effectué moto arrêtée.

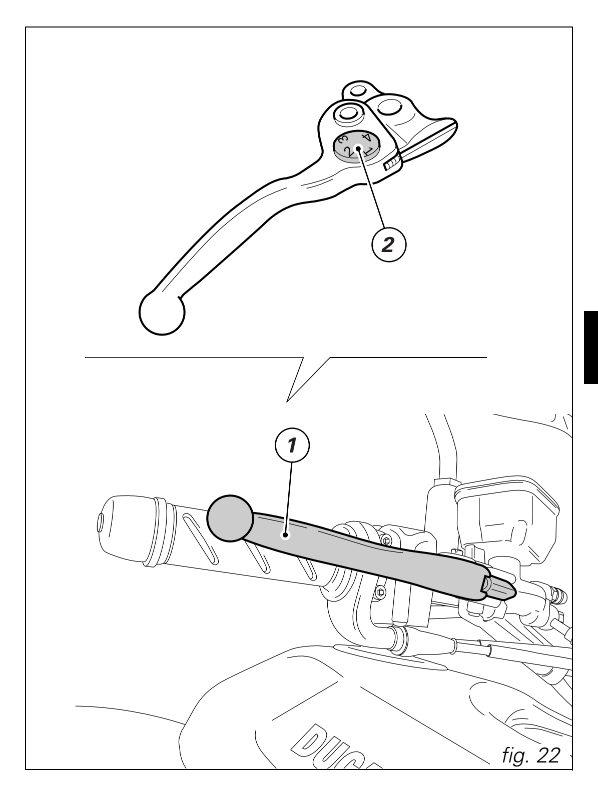


fig. 22

F

Pédale de frein arrière *(fig. 23)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied la pédale (1).
La commande étant hydraulique, l'effort nécessaire est minime.

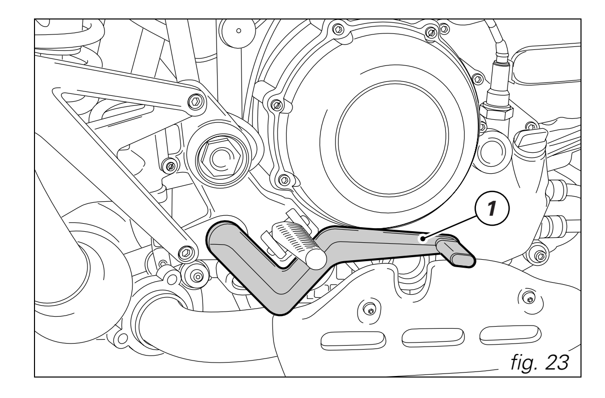


fig. 23

F

Pédale de changement de vitesse *(fig. 24)*
La pédale de changement de vitesse a une position neutre centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (8, fig. 6) sur le tableau de bord.
La pédale peut être déplacée :
vers le bas = poussez la pédale vers le bas pour engager la 1ère et rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;
vers le haut = levez la pédale pour passer la 2ème, puis la 3ème, la 4ème, la 5ème et la 6ème.
Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

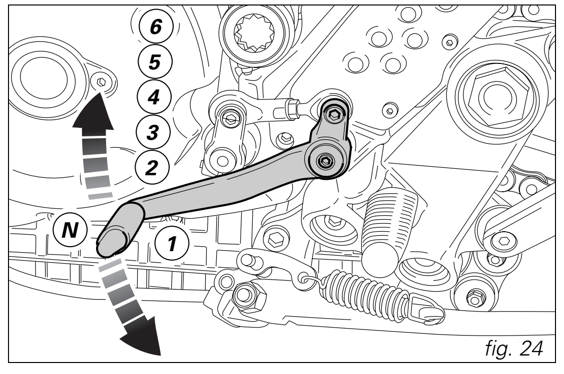


fig. 24

Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport au repose-pied. Pour modifier la position de la pédale, procédez comme suit :

Pédale de changement de vitesse *(fig. 25)*

Bloquez la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) et desserrez le contre-écrou (3).
Dévissez la vis (4) afin de pouvoir libérer la tringle (1) du levier de changement de vitesse.
Tourner la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) jusqu'à ce que la pédale de changement de vitesse soit dans la position voulue.
Fixez le levier de changement de vitesse à la tringle (1) à l'aide de la vis (4).
Serrez le contre-écrou (3) contre la tringle (1).

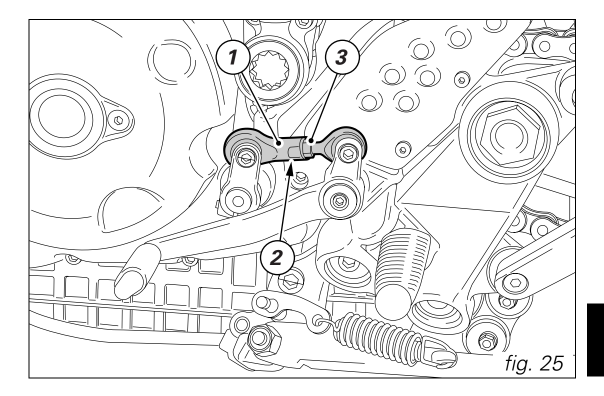


fig. 25

F

Pédale de frein arrière *(fig. 25a)*

Desserrez le contre-écrou (5).
Tournez la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrez le contre-écrou (5).
En appuyant d'une main sur la pédale, vérifiez la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.
Si ce n'est pas le cas, réglez la longueur de la tige de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :
Desserrez le contre-écrou (7) sur la tringle du maître-cylindre.
Vissez la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le diminuer.
Serrez le contre-écrou (7) et vérifiez de nouveau le jeu.

F

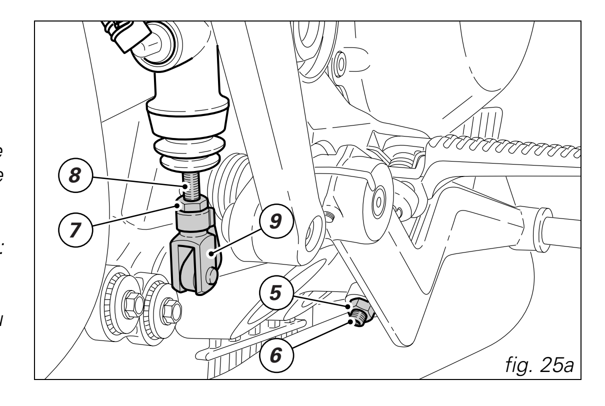


fig. 25a

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

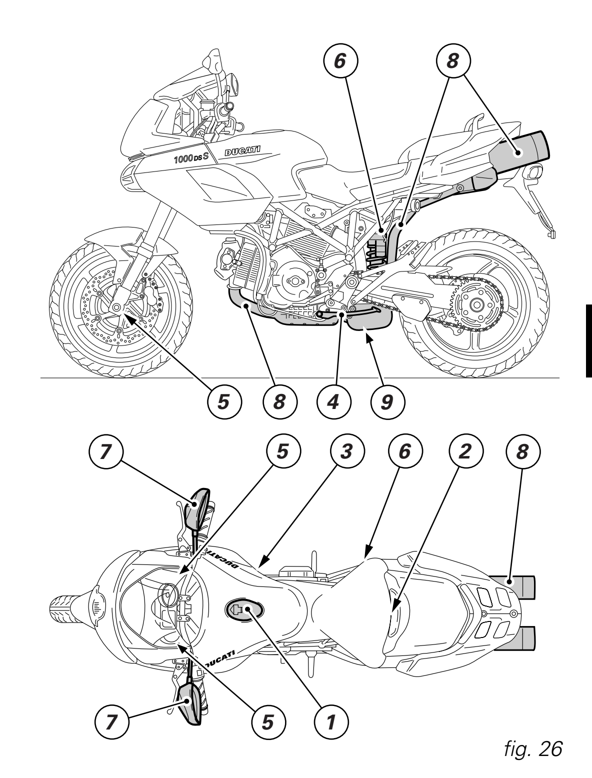


fig. 26

Emplacement sur la moto *(fig. 26)*

1) *Bouchon du réservoir de carburant.*
2) *Serrure de la selle passager et du porte-casque.*
3) *Serrure du porte-documents.*
4) *Béquille latérale.*
5) *Éléments de réglage de la fourche avant.*
6) *Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.*
7) *Rétroviseurs.*
8) *Silencieux et tuyaux d'échappement.*
9) *Catalyseur (par pour la version USA).*

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

F

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 27)*

Ouverture

Levez le cache (1) et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Tirez le bouchon (2, fig. 27a).

Fermeture

Refermez le bouchon (2) avec la clé insérée et poussez-le pour l'emboîter dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la. Refermez le cache (1) de la serrure.

F

Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 54) vérifiez toujours que le bouchon est bien en place et fermé.

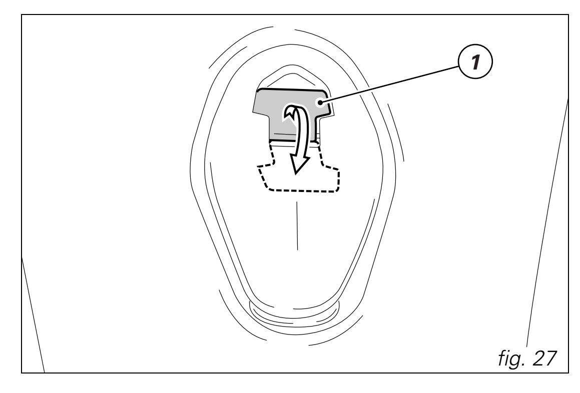


fig. 27

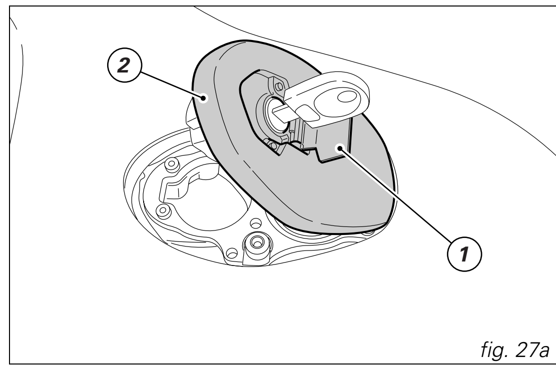


fig. 27a

Serrure de la selle passager et du porte-casque

Ouverture *(fig. 28)*
Insérez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic du crochet de la selle.
Dégagez la selle (2) de ses supports avant en la tirant en arrière.

Fermeture
Poser la selle sur les crochets du réservoir et tirez-la vers l'arrière jusqu'à entendre le déclic.
Exercez une pression sur l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrouillage de la serrure.
Vérifier que la selle est solidement accrochée en la tirant modérément vers le haut.

Sous la selle passager se trouve le crochet pour la lanière de fixation du casque. Faites passer la lanière (A) dans le casque et introduisez ses extrémités dans le crochet. Laissez pendre le casque du côté gauche de la moto (fig. 29) et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne laissez pas le casque accroché lorsque vous roulez ; il pourrait gêner vos mouvements pendant la conduite et occasionner la perte du contrôle de votre moto. La lanière doit pendre du côté gauche. La lanière empêchera la fermeture de la selle dans toute autre position.

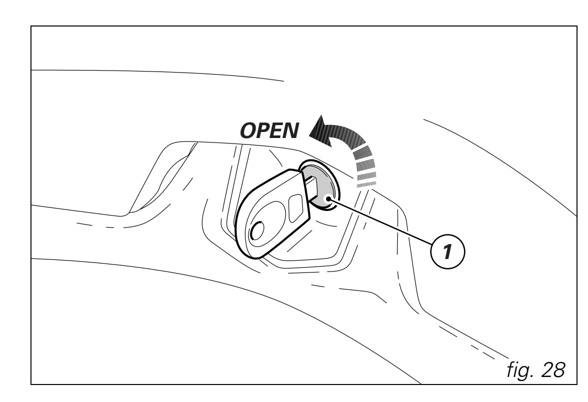


fig. 28

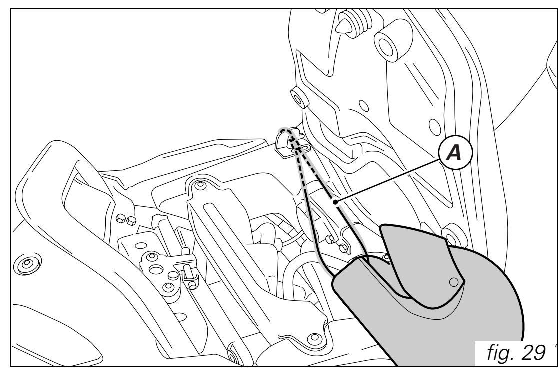


fig. 29

F

Serrure du porte-documents.
Pour ouvrir le porte-documents, introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic de déverrouillage (fig. 30). Ouvrez le volet (fig. 30a) pour accéder à l'intérieur du porte-documents où se trouvent le manuel d'utilisation et d'entretien ainsi que la trousse à outils (voir page 55).

Important
Éviter de ranger des objets lourds ou métalliques dans le porte-documents, car ils pourraient se déplacer pendant la marche et déséquilibrer la moto.

F

Pour refermer le porte-documents, il suffit de pousser le volet jusqu'à entendre le déclic du verrouillage. Ensuite, retirez la clé.

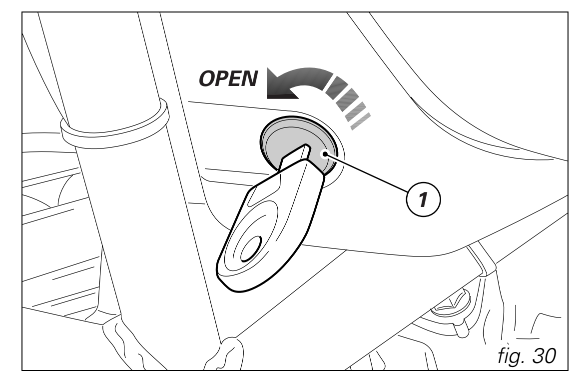
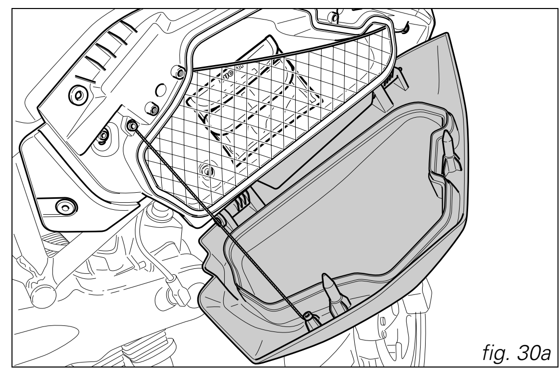


fig. 30


fig. 30a

Béquille latérale *(fig. 31)*

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane. Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent occasionner la chute de moto garée et donc l'endommager sérieusement.
En pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour mettre la moto sur la béquille latérale, tenez le guidon des deux mains et appuyez sur la béquille (1) avec le pied en l'accompagnant jusqu'à sa position d'extension maximale. Inclinez la moto à gauche jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol

Attention

Ne restez pas assis sur la moto soutenue sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), inclinez la moto à droite et levez en même temps la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Il est conseillé de contrôler périodiquement l'efficacité du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2), qui communique la position de la béquille au boîtier électronique du moteur. Ce circuit est protégé par un fusible de 3A situé à côté de la batterie (voir page 93).

Remarque

Il est possible de mettre le moteur en marche quand la moto est sur la béquille si le sélecteur est au point mort.

F

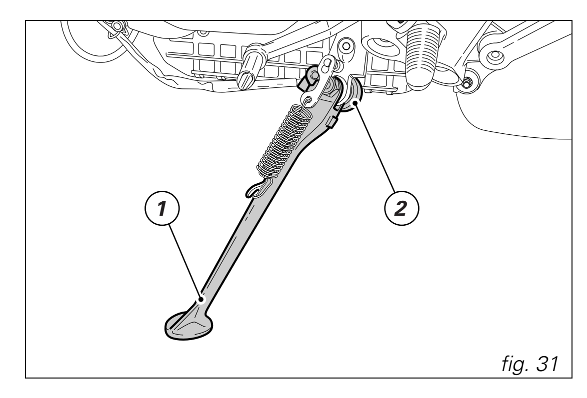


fig. 31

Éléments de réglage de la fourche avant

La fourche est réglable en précharge, compression et détente.

Des vis de réglage extérieures permettent de :

1) modifier le frein hydraulique en extension fig. 32 ;
2) modifier la précontrainte des ressorts intérieurs fig. 32 ;
3) modifier le frein hydraulique en compression (fig. 33).

Placez la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.
À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le mouvement de détente du frein hydraulique.
À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, tournez la vis de réglage (3), placée à l'arrière des supports de roue, pour intervenir sur le mouvement de compression du frein hydraulique.
Les déclics pendant la rotation de la vis de réglage (1) correspondent à une position d'amortissement. Pour la vis de réglage (3), la variation de l'amortissement est continue (à vis). En serrant complètement la vis jusqu'en butée, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 ».

F

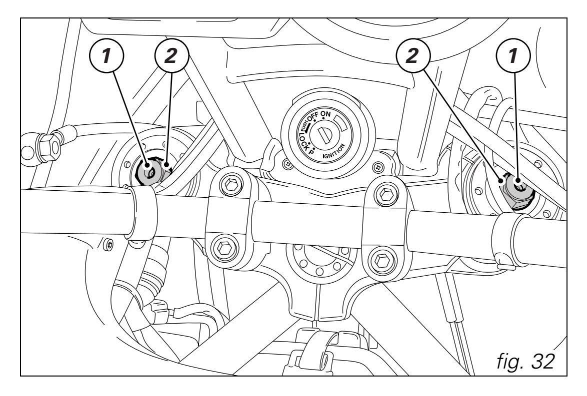


fig. 32

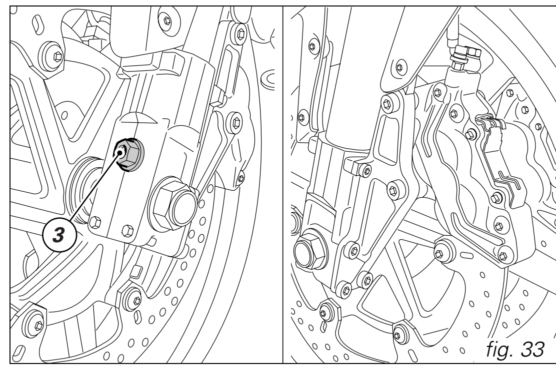


fig. 33

Les réglages D'USINE sont les suivants :
compression : 9 crans ;
détente : 12 crans.
Précontrainte du ressort : 10 mm
Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tige, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

Important
Régler les vis de réglage des deux tubes à la même valeur.

F

Éléments de réglage de l’amortisseur arrière

(fig. 34)
L’amortisseur arrière est doté d’éléments de réglage extérieurs permettant d’adapter l’assiette de la moto aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1), situé du côté droit de la fixation inférieure de l’amortisseur au bras oscillant, règle l’action hydraulique de freinage en extension (détente).
L’élément de réglage (2) sur le vase d’expansion de l’amortisseur, règle l’action hydraulique de freinage en compression.
En tournant les éléments de réglages (1) et (2) dans le sens des aiguilles d’une montre, on augmente la dureté ; inversement on la réduit.
Réglage STANDARD à partir de la position complètement fermée (dans le sens des aiguilles d'une montre)
- *dévissez l’élément de réglage (1) de 12 crans.*
- *dévissez l’élément de réglage (2) de 10 crans.*

Précontrainte du ressort : 22 mm
Les deux bagues crénelées (3), en haut de l’amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. ***En serrant*** *ou* ***desserrant*** *la bague crénelée inférieure,* ***on augmente*** *ou* ***on réduit*** *la précontrainte.*

Attention
L’amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s’il est démonté par une personne inexpérimentée.

F

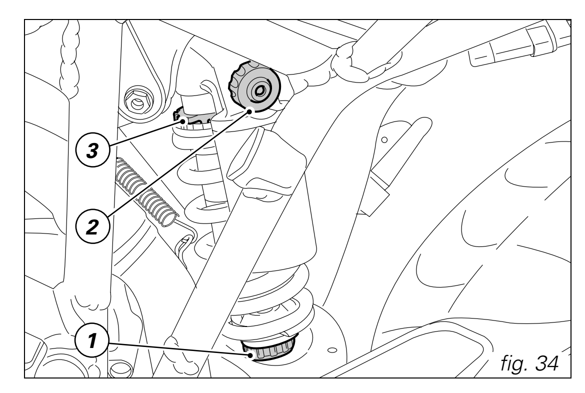


fig. 34

Réglage des rétroviseurs

Pour régler les rétroviseurs, il suffit de les pousser par leur extrémité dans le sens souhaité (fig. 35).
Pour bloquer les rétroviseurs en position, serrez la vis situées au-dessous de leur support (fig. 35a).

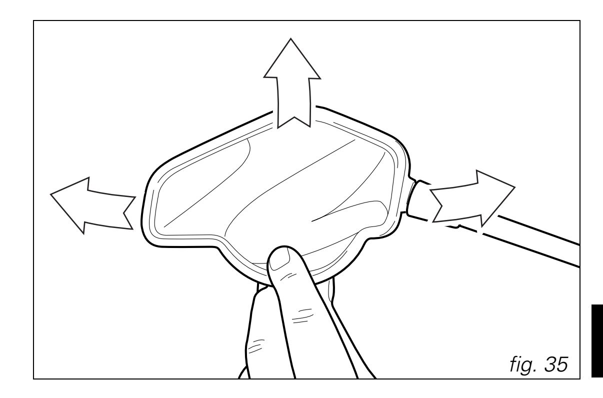


fig. 35

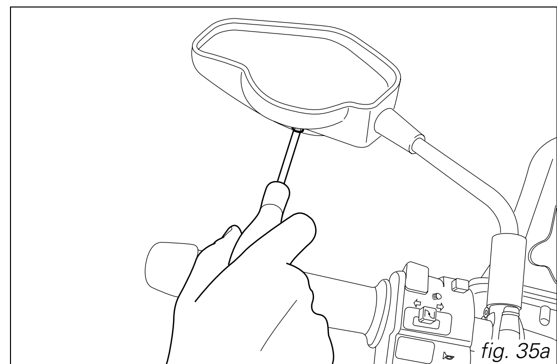


fig. 35a

F

Variation de l'assiette de la moto

L'assiette de la moto est déterminée après une série d'essais réalisés par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 36) de référence avant de modifier l'assiette d'usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son style de conduite, en variant la position de travail de l'amortisseur (fig. 36a).
Augmentez ou diminuez l'entraxe du tirant (2) en desserrant les écrous (3) des rotules (1) et en intervenant sur la prise de clé (A).
Serrez les écrous (3) au couple de 25 Nm après le réglage.

F

Remarque
Faites attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.



Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 255 mm.

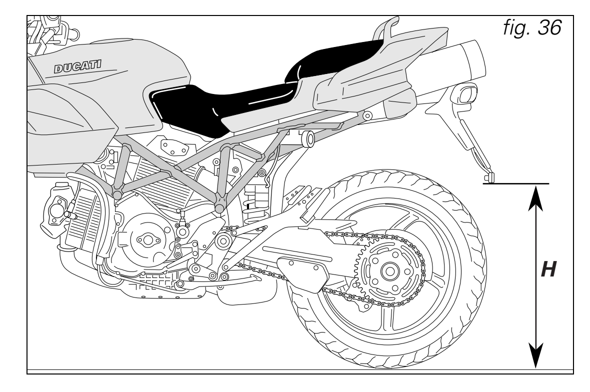


fig. 36

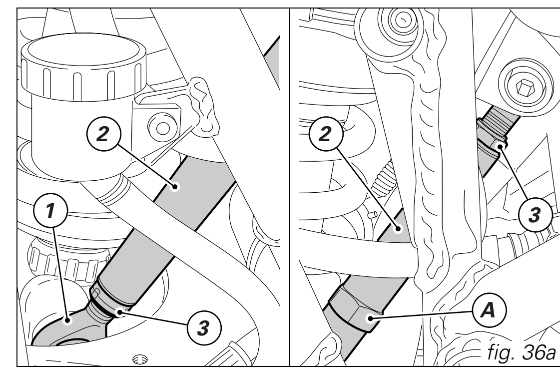


fig. 36a

RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum *(fig. 37)*

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :
1) Jusqu'à 1000 km ;
2) De 1000 à 2500 km.

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers kilomètres, il ne faut absolument pas dépasser :
5500÷6000 min^{-1}
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.
Dans ce but, les trajets sur routes sinueuses et, si possible, avec montées et descentes, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utilisez les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :
7000 min^{-1}.

Important

Pendant la période de rodage, respectez scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

F

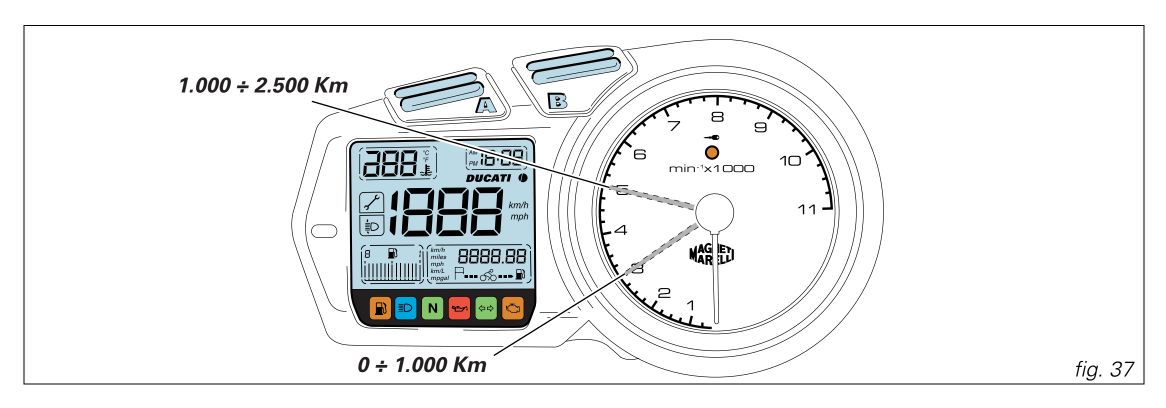


fig. 37

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôlez :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, procédez au ravitaillement (page 54).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter à travers le hublot (regard transparent). S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 80).

Liquide de freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 61).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 78).

Fonctionnement des commandes

Actionnez les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.

Feux et indicateurs

Contrôlez l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, remplacez-les (page 69).

Serrures à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir (page 38) et de la selle passager (page 39).

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 41).

Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur

Attention
Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous serez appelé à utiliser pendant la conduite (page 10).

1) *Tournez le contacteur d'allumage sur la position* ***ON*** *(fig. 38). Vérifiez que le témoin vert* **N** *(8, fig. 6) et le témoin rouge* 🛢 *(7, fig. 6) sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 14).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

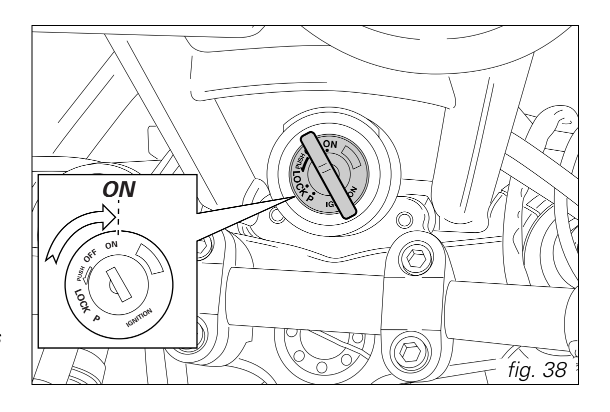


fig. 38

F

*2) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 39) est en position ○ (**RUN**), puis appuyez sur le bouton de démarrage (2).*

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (2). Laissez démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.



Remarque

Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

Important

Ne faites pas tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendez que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

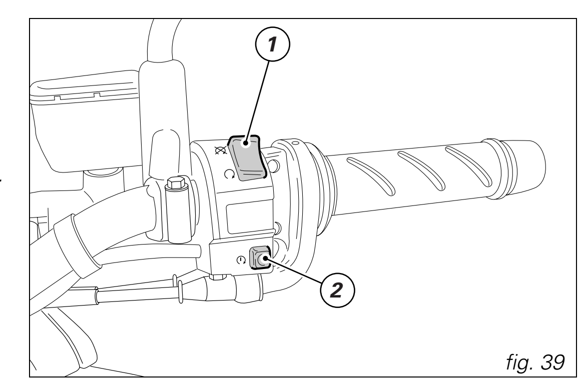


fig. 39

Démarrage et marche de la moto

1) Débrayez à l’aide du levier de commande.
2) De la pointe du pied, appuyez énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d’embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
4) Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour engager le rapport supérieur, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez le levier d’embrayage.
   La rétrogradation se fait comme suit : relâchez l’accélérateur, débrayez, accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d’embrayage.
   L’utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrogradez dès que la moto a tendance à ralentir ; vous éviterez de solliciter le moteur et la partie cycle de manière anormale.

Important
Évitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d’embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l’usure prématurée des garnitures.

Freinage

Diminuez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur, puis freinez en actionnant les deux freins en même temps. Avant que la moto s’arrête, débrayez pour éviter que le moteur cale brusquement.

Attention
L’utilisation indépendante de l’une des deux commandes de frein réduit l’efficacité de freinage.
N’actionnez pas le frein trop brusquement et énergiquement ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d’où la perte de contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d’adhérence, l’efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utilisez les freins avec douceur et extrême prudence.
Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant.
N’utilisez les freins que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l’efficacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l’efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à l'engagement de la 1ère puis mettez le sélecteur au point mort. Freinez et arrêtez la moto. Arrêtez le moteur en déplaçant la clé de contact sur la position ***OFF*** *(page 29).*

Stationnement

Garez la moto sur sa béquille latérale (voir page 41). Braquez tout à gauche et tournez la clé de contact sur la position ***LOCK*** *pour éviter les vols.*

Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un local quelconque, veillez à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.

Si besoin est, vous pouvez laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé sur la position P.

Important

La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position ***P*** *pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.*

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de substances inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et de systèmes de verrouillage pour empêcher la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

Ravitaillement en carburant *(fig. 40)*
Ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant ne doit pas dépasser l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention
Utilisez du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 85).
Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

F

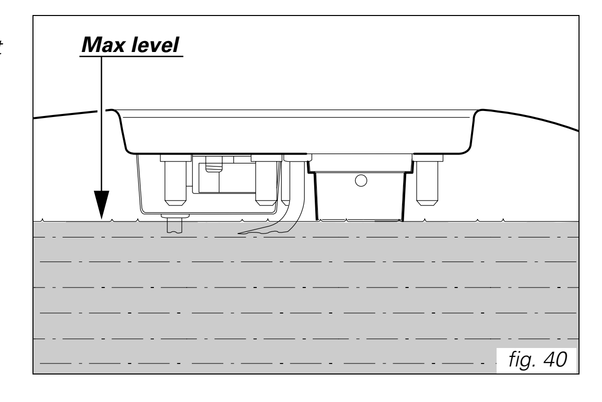


fig. 40

Accessoires fournis *(fig. 41)*

Le logement dans le demi-carénage droit, accessible après avoir ouvert le volet extérieur (voir page 40) contient :
le manuel d'utilisation et d'entretien ;
une lanière pour accrocher le casque ;
un kit outils comprenant (fig. 42) :

- *clé à bougies ;*
- *broche pour clé à bougie ;*
- *tournevis double.*

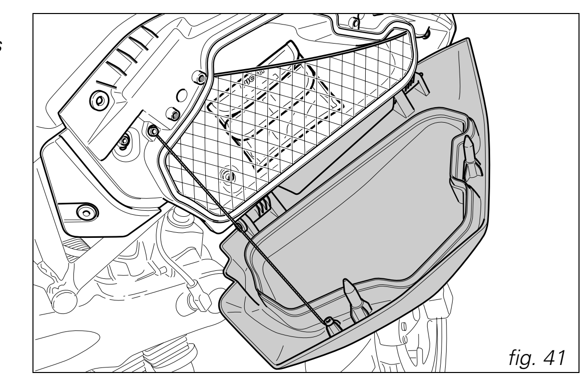


fig. 41

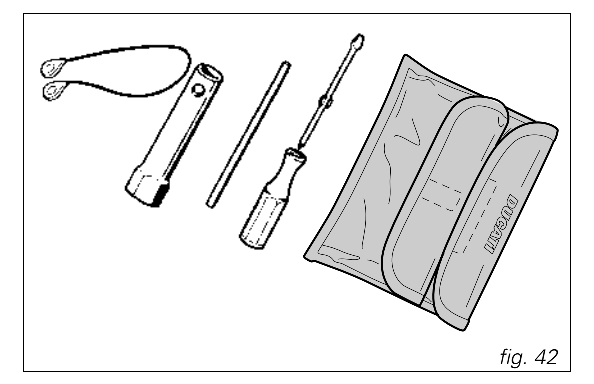


fig. 42

F

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage de la moto.

F

Attention

Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.

Important

Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, remettez toujours en place les rondelles en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Bulle mobile

Dévissez les quatre vis (1) de fixation de la bulle mobile aux supports dotés de joint (2).
Déposez la bulle mobile avec le pare-brise (fig. 43).
Pour remplacer le pare-brise, utilisez la clé Torx spéciale et dévissez les vis (3) avec rondelle en nylon (4), en maintenant les écrous (5) de l'intérieur de la bulle (fig. 43a) pour éviter qu'ils ne tournent.

Lors du montage du nouveau pare-brise, bloquez les vis (2) en commençant par celle du centre.
Vérifiez que les joints (2) sont montés sur les supports puis posez la bulle mobile et fixez-la des deux côtés à l'aide des vis (1).
Bloquez les vis (1).

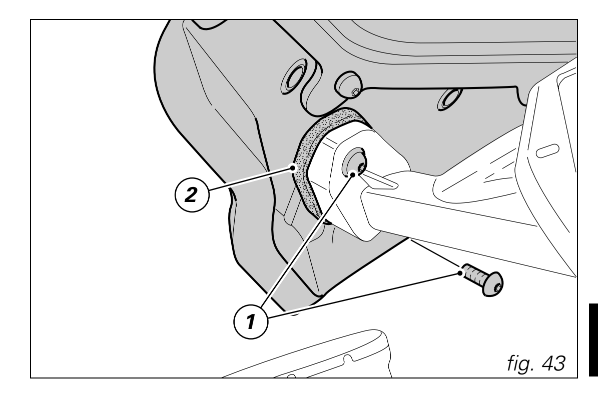


fig. 43

F

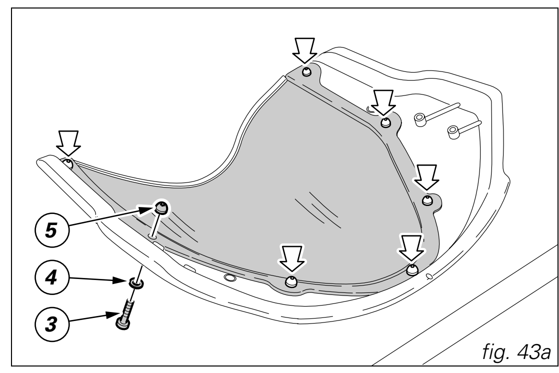


fig. 43a

Bulle fixe

Dévissez, des deux côtés de la bulle, les six vis (1) de fixation du capot intérieur, puis dégagez-le par le haut (fig. 44).



Remarque

Faites attention à ne pas rayer la peinture de la bulle.

Dévissez les six vis (2) qui fixent la bulle fixe au support de phare (fig. 44a).
Déposer la bulle fixe.

Lors de la repose, bloquez d'abord les quatre vis centrales, puis les deux vis latérales.
Placez le capot intérieur sur la bulle fixe, en faisant correspondre les orifices.
Bloquez les six vis (1) en veillant à ne pas les serrer excessivement pour ne pas endommager les inserts sur la bulle fixe.

F

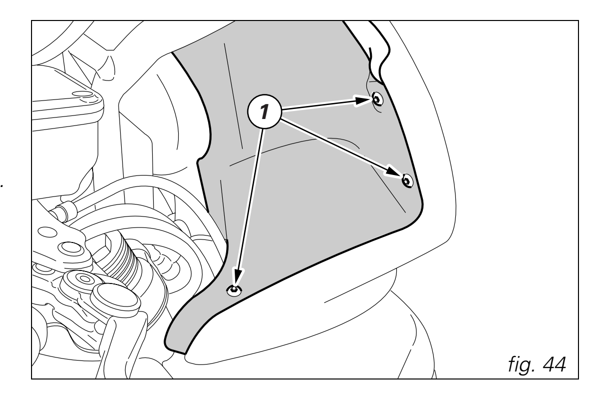


fig. 44

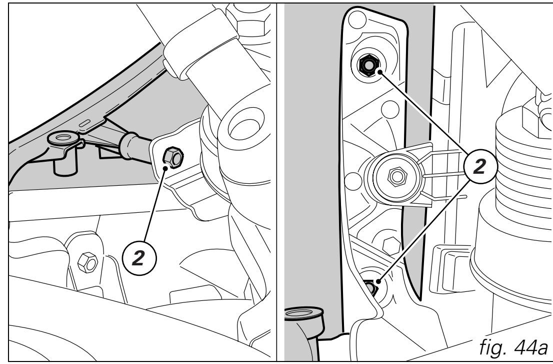


fig. 44a

Demi-carénage gauche

En intervenant sur le côté gauche, depuis l'intérieur du carénage, tournez l'attache rapide (1) de ¼ de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour libérer l'avant du demi-carénage gauche (fig. 45).
Pour libérer l'arrière du demi-carénage gauche, déplacez jusqu'en butée l'arrêtoir (2), en face du support du cadre : pour faciliter l'opération, poussez de l'extérieur le demi-carénage au niveau de l'arrêtoir (fig. 46).
Déposez le demi-carénage gauche en le dégageant des pions situés sur le réservoir d'essence.

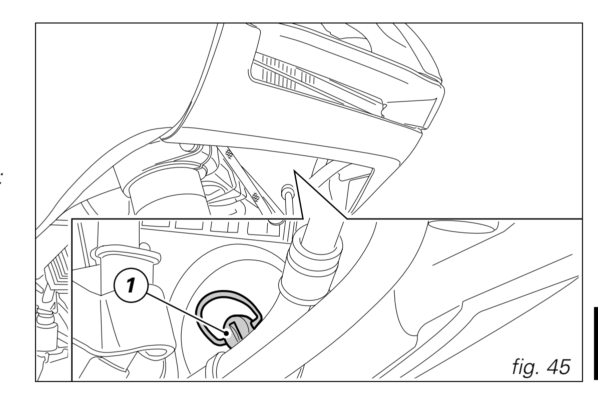


fig. 45

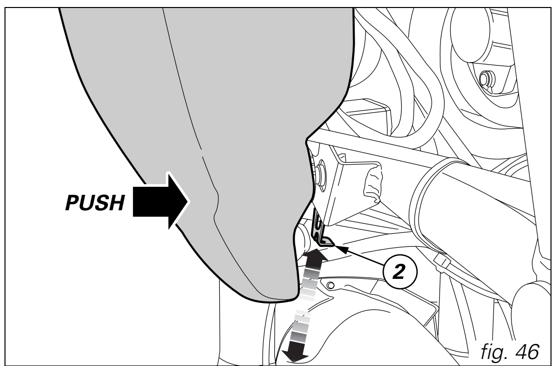


fig. 46

F

Avant de passer au remontage, vérifiez que les caoutchoucs (3) et le joint (4) ont été correctement posés sur le goujon (5) (fig. 47).
Posez le demi-carénage gauche, en commençant par l'extrémité arrière et en introduisant les pions du réservoir dans les caoutchoucs (fig. 47a).
Poussez le demi-carénage au niveau du goujon (5) pour pouvoir accrocher l'arrêtoir (2) à son extrémité.
Accrochez l'attache rapide avant (1), en la poussant tout en la tournant de ¼ de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

F

Sacoches latérales

La moto peut être équipée de sacoches latérales.
Vous pouvez vous procurer le kit de sacoches latérales auprès du service des pièces détachées Ducati.
Le kit contient tous les accessoires de montage plus une notice d'instructions.

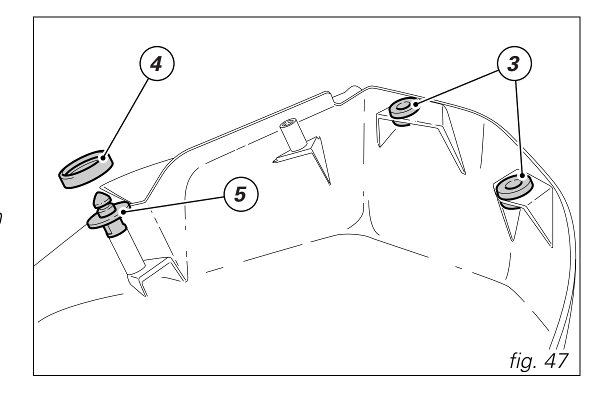


fig. 47

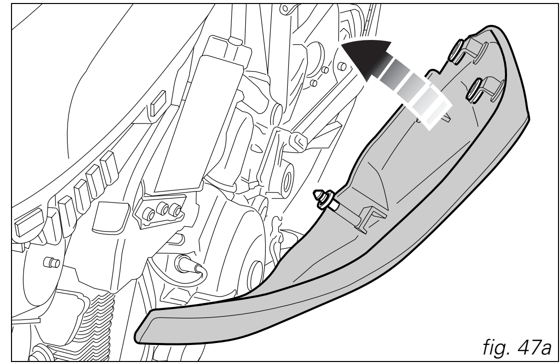


fig. 47a

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage

*Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant (fig. 48 et fig. 48a). Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*
Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système de freinage

Si vous constatez un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la vérification et la purge du système.

Attention
Le liquide de freins et de l'embrayage attaque la peinture et le plastique. Évitez donc le contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente. Contrôlez l'étanchéité parfaite des joints.

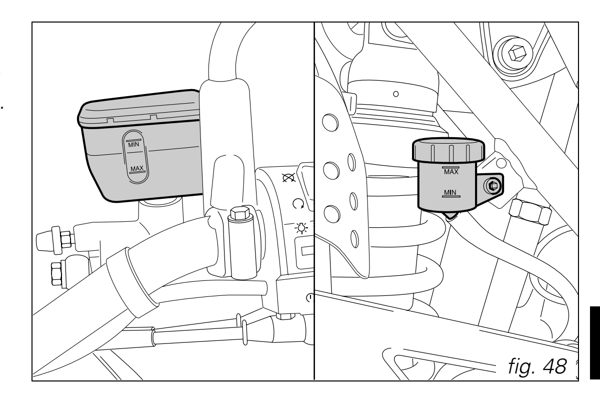


fig. 48

F

Système d'embrayage *(fig. 48a)*

Un jeu au levier de commande trop important et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent être le signe de la présence d'air dans le système. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez jamais la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

F

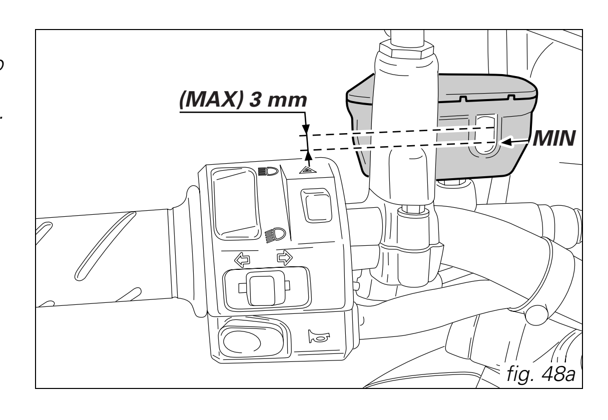


fig. 48a

Contrôlez l’usure des plaquettes de frein *(fig. 49)*
Un repère d’usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l’étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.
Les plaquettes de frein arrière doivent être remplacées quand le reste environ 1 mm de revêtement (fig. 49a) visible à travers l’ouverture entre les demi-étriers.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de frein, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

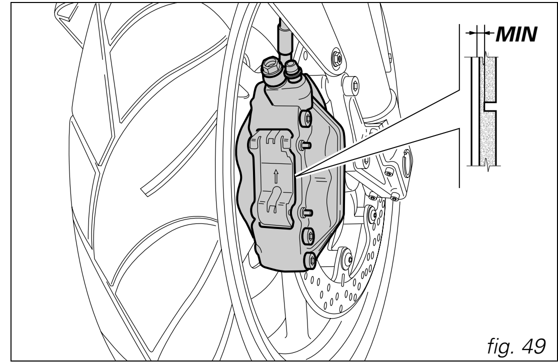


fig. 49

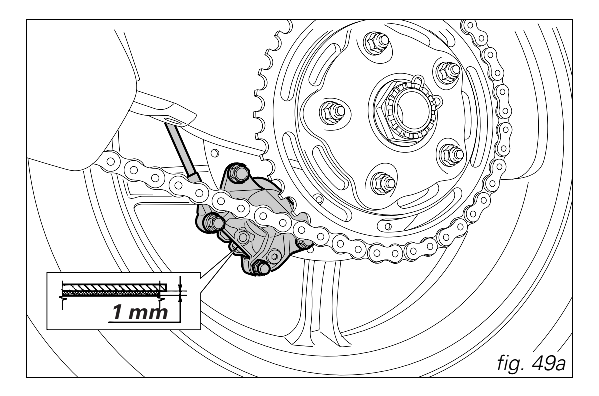


fig. 49a

F

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionnez les commandes pour vérifier que les câbles se déplacent librement dans leurs gaine : en cas de frottement ou de points durs, faites remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir ces inconvénients, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 50) et de graisser l'extrémité du câble ainsi que la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

F

Attention
Refermez ensuite la commande avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 6 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse (1, fig. 50a).

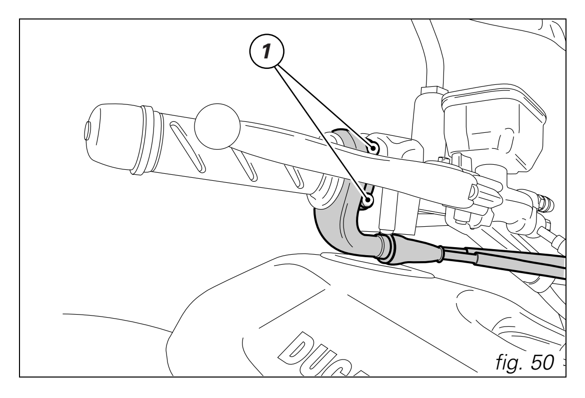
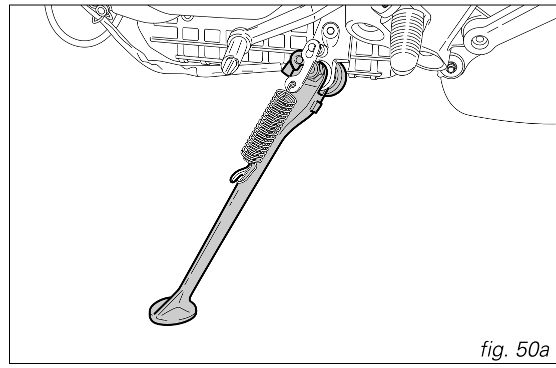


fig. 50


fig. 50a

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm (fig. 51) mesurée sur la périphérie du bord de la poignée.
Si tel n'est pas le cas, la course à vide de la poignée devra être corrigée en intervenant sur les éléments de réglage (1) du papillon (fig. 52).

Important

Pour le réglage de la course à vide de la commande des gaz, adressez-vous à un concessionnaire ou un Atelier agréé.

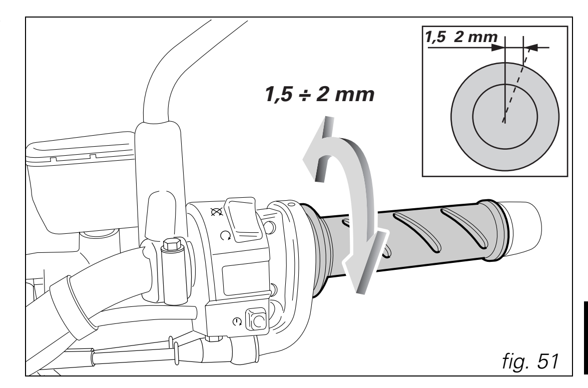


fig. 51

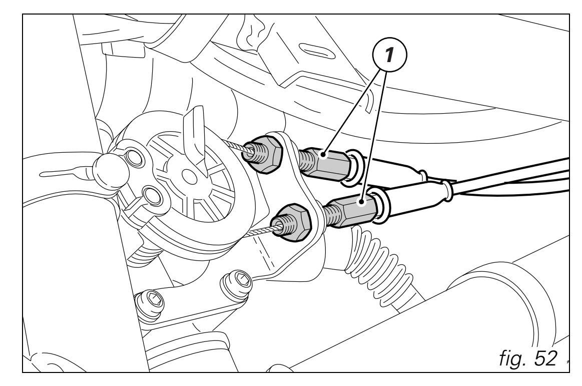


fig. 52

F

Charge de la batterie *(fig. 53)*
Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.
Déposez le demi-carénage gauche (page 59).
*Débranchez, dans cet ordre, la borne négative (**-**) noire et la borne positive (**+**) rouge.*
Dévissez le deux vis (1) de fixation des pattes de support de la batterie et sortez la batterie de son logement.

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs : gardez-la loin des sources de chaleur.

F

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez le conducteur rouge du chargeur à la borne positive (**+**) de la batterie et le conducteur noir à la borne négative (**-**).*

Important
Branchez toujours la batterie au chargeur avant d'allumer ce dernier : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Branchez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Reposez la batterie sur son support et bloquez ses pattes de fixation avec les vis (1). Branchez ensuite ses bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.

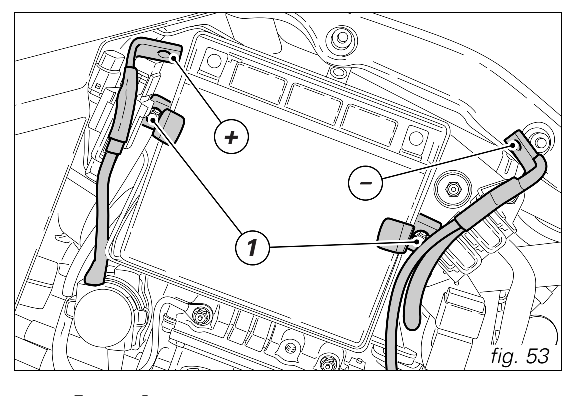


fig. 53

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5÷10 heures à 0,9 A.

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission *(fig. 54)*

Déplacez la moto jusqu'à ce que la chaîne soit mieux tendue. Garez la moto sur la béquille latérale et contrôlez, sur le point le plus avancé du carter de chaîne latéral, la distance entre le bras oscillant et la médiane des maillons de brin inférieur de la chaîne. Cette distance doit être comprise entre 38 et 42 mm, comme l'indique la plaque appliquée sur du bras oscillant. Dans le cas contraire, il faut régler la tension de la chaîne.

Important

Pour régler tension de la chaîne de transmission, adressez-vous à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Attention

Le serrage correct des contre-écrous (1, fig. 54a) des galets tendeurs est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

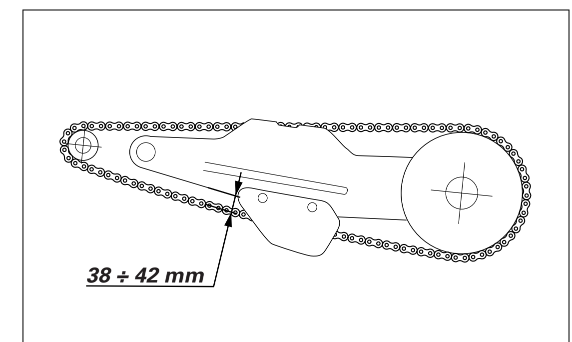


fig. 54

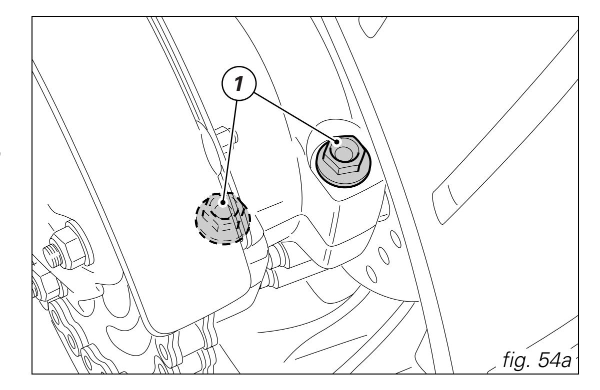


fig. 54a

F

Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification. Pour ne pas endommager les joints torique lors du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

F

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules de phare

Avant de remplacer une ampoule grillée, assurez-vous la tension et la puissance de l’ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 92. Vérifiez toujours le fonctionnement de l’ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La fig. 55 montre l'emplacement de l’ampoule du feu de croisement (LO), du feu de route (HI) et du feu de position (1).

Pour accéder aux ampoules du phare avant, décrochez les agrafes (2), supérieure et inférieure, en intervenant par les côtés de la bulle fixe au-dessous du tableau de bord (fig. 56), et ouvrez le cache (3).

Remarque

Pour plus de clarté, le phare est représenté déposé de la moto.

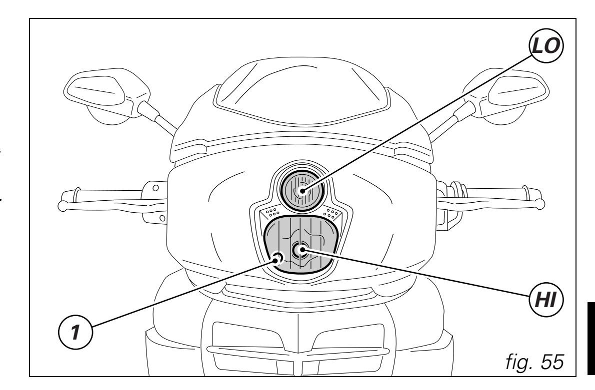


fig. 55

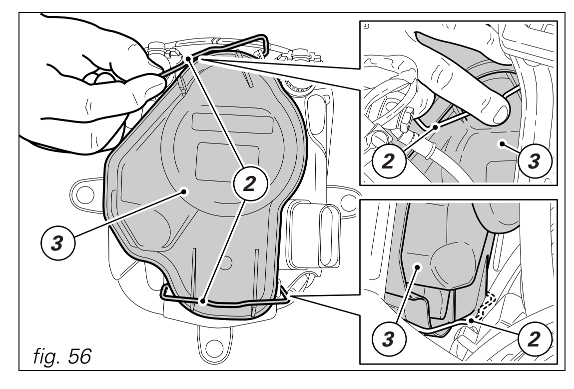


fig. 56

F

Feu de croisement (supérieur)

Débranchez les connecteurs (4) de l'ampoule.
Libérez l'agrafe (5) de la douille en appuyant vers le bas et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités (fig. 57).
Soulevez l'agrafe (5).

Sortez l'ampoule grillée (6) et remplacez-la par une ampoule neuve en faisant attention à ne pas toucher la partie transparente (fig. 58).

Remarque

Ne touchez pas la partie transparente de l'ampoule neuve avec les doigts, car elle noircirait et perdrait de la luminosité.

F

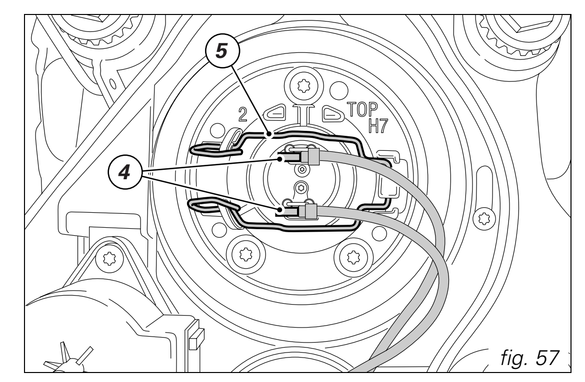


fig. 57

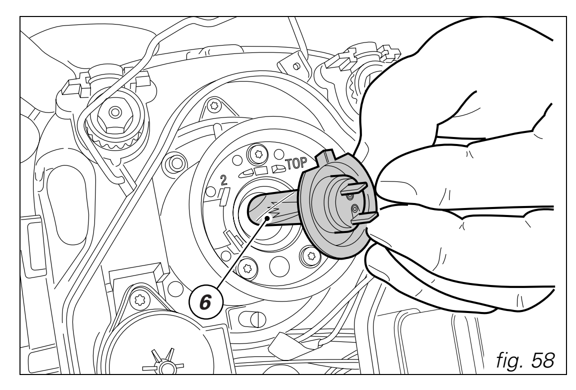


fig. 58

Remarque pour la version US :
Pour remplacer l'ampoule du feu de croisement (7), débranchez le connecteur (A) du câblage et tournez l'ampoule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'extraire (fig. 59). Remplacez-la par une ampoule neuve identique. Lors du remontage, tournez l'ampoule dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage sur la douille.

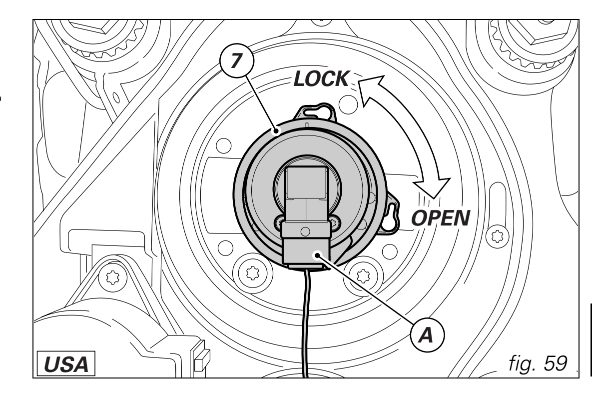


fig. 59

Feu de route (inférieur)
Débranchez le connecteur (8) de l'ampoule du feu de route (fig. 60).
Libérez l'agrafe (9) de la douille en appuyant vers le bas et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités.
Soulevez l'agrafe (9).

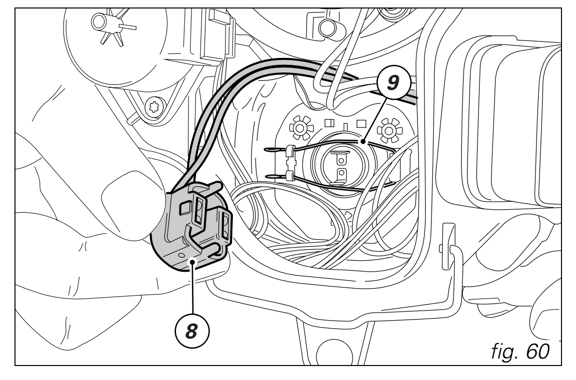


fig. 60

F

Enlevez l'ampoule grillée (10) et remplacez-la par un ampoule neuve en veillant à ne pas toucher la partie transparente (fig. 61).

Feu de position

Débranchez les connexions (11) (fig. 62).
Enlevez l'ampoule du feu de position (12) et remplacez-la par un ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques.

Remontage des ampoules

Après le remplacement d'une ampoule, rétablir les connexions précédemment débranchées. Reposez le couvercle du phare en faisant correspondre les crans et fixez-le au phare à l'aide des agrafes.

F

Remarque

Il est possible d'intervertir les conducteurs sur les bornes des ampoules.

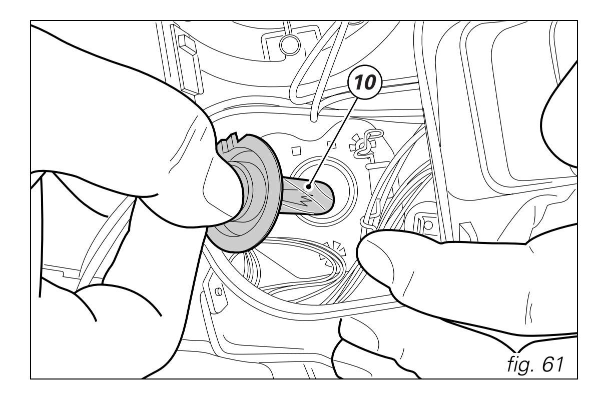


fig. 61

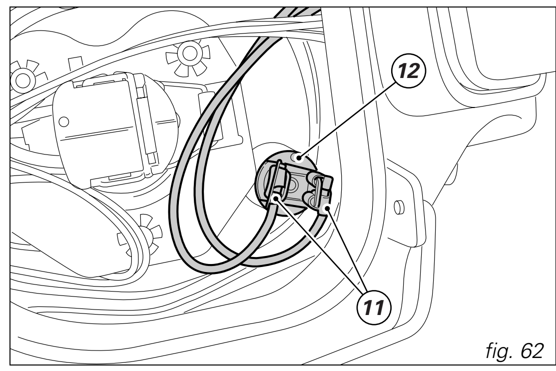


fig. 62

Remplacement des ampoules des clignotants avant

Les clignotants avant sont intégrés dans les rétroviseurs. Pour remplacer l'ampoule, dévissez la vis (1) et déposez du rétroviseur l'optique (2) du clignotant (fig. 63).

L'ampoule (3) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Remplacez l'ampoule grillée par une ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques ; introduisez-la en appuyant tout en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage (fig. 64). Remontez l'optique (2) dans la fissure du support du clignotant, en faisant correspondre les crans. Fixez l'optique avec la vis (1).

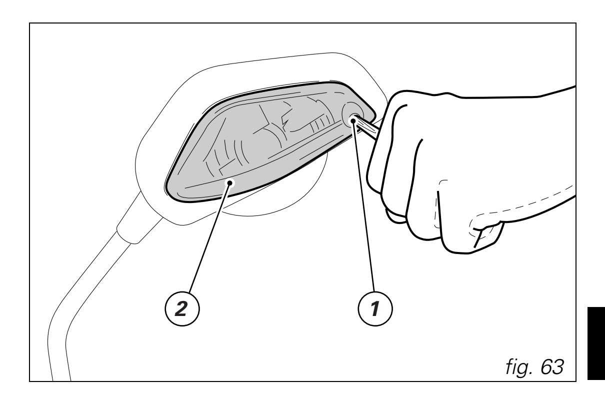


fig. 63

F

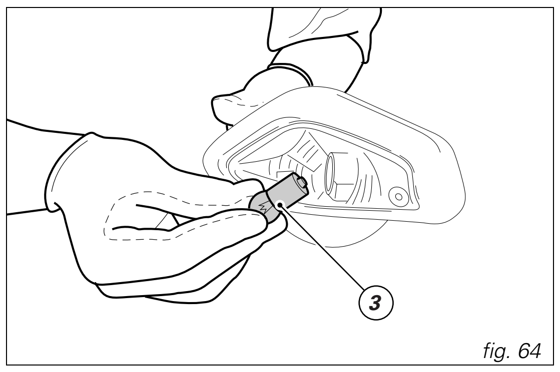


fig. 64

Remplacement des ampoules des clignotants arrière

Pour remplacer les ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le clignotant (1), son optique en haut, et le sortir de son support (fig. 65). L'ampoule (2, fig. 65a) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposez le corps du clignotant (1) et fixez-le au support du clignotant en le tournant d'un quart de tour.

F

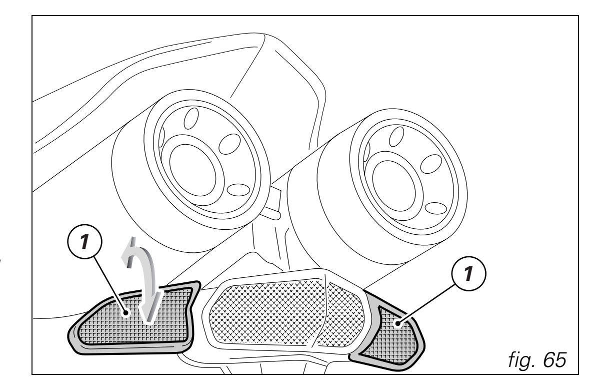


fig. 65

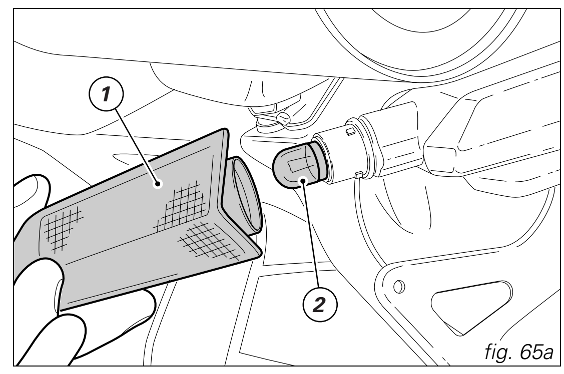


fig. 65a

Remplacement des ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu de stop

Dévissez les deux vis (1) de fixation des feux arrière au support de la plaque d'immatriculation.
Dévissez la vis (2) et dégagez légèrement le support des feux arrière (fig. 66).
Débranchez le connecteur (A) du faisceau arrière et déposez le support des feux arrière (fig. 67).

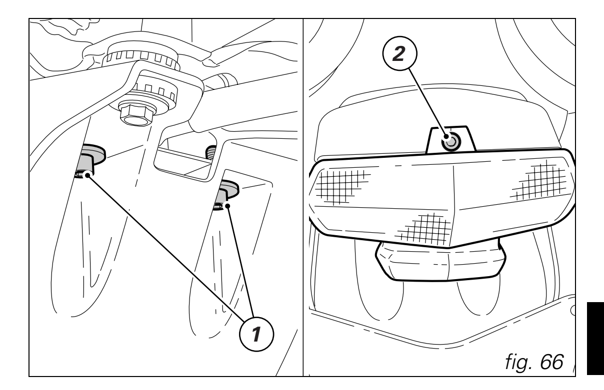


fig. 66

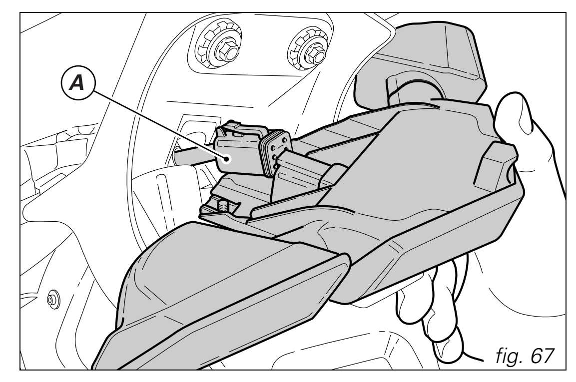


fig. 67

F

Dévissez les deux vis tarauds (3) de fixation de la coupelle (4) avec élément transparent pour l'éclairage de la plaque d'immatriculation.
Enlevez la coupelle avec élément transparent et remplacez l'ampoule (5) de la plaque d'immatriculation (fig. 68).
Pour remplacer l'ampoule du feu de stop, effectuez les opérations précédemment décrites puis ôtez l'élément transparent (6) du feu de stop.
Sortez l'ampoule (7) en la poussant et en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis remplacez-la (fig. 69).
Lors du remontage de l'élément transparent (6), veillez à bien introduire les dents (B) dans les logements correspondants du support.

F

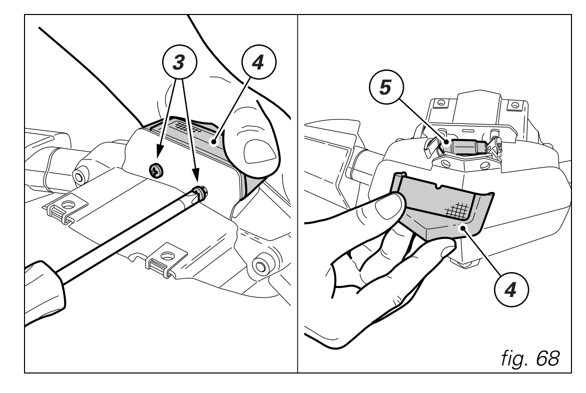


fig. 68

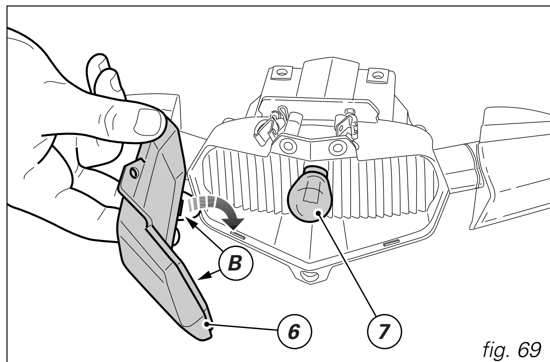


fig. 69

Orientation du projecteur *(fig. 70)*
Pour contrôler si le projecteur est correctement orienté, placez la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.
Effectuez de préférence le contrôle dans la pénombre.
Allumez le feu de croisement :
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10e de la distance entre le sol et le centre du phare.

Remarque
La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

Réglage du phare en hauteur *(fig. 71)*
Ce réglage s'effectue à l'aide des boutons-poussoirs (A) et (B) du tableau de bord, en entrant en mode « Réglage du phare en hauteur » (page 21).

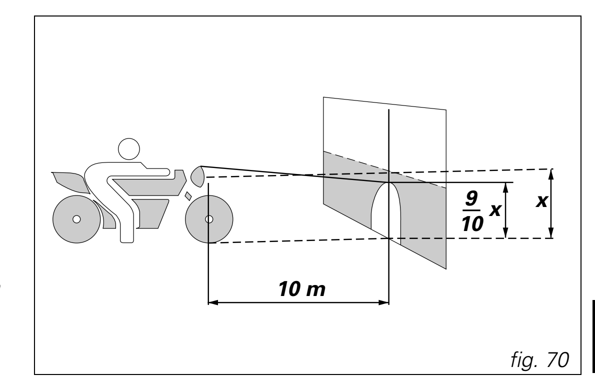


fig. 70

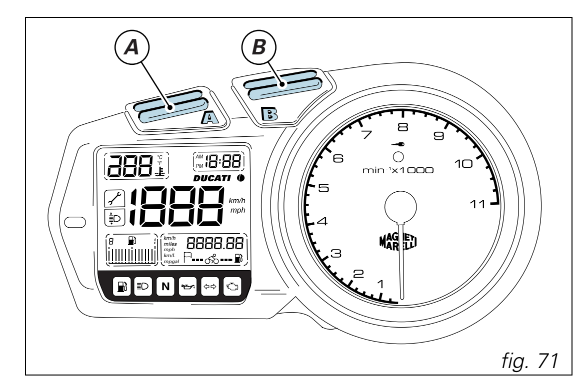


fig. 71

F

Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :
220 Kpa (2,2 bar - 32,3 psi)
Pression du pneu arrière :
240 Kpa (2.4 bar -35.2 psi)
La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée lorsqu'ils sont froids.
Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes très accidentées, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

F

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacez le pneu.
Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.
Veillez à bien visser les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression en roulant.
N'utilisez jamais un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important

Ne retirez pas et ne déplacez pas les masses d'équilibrage des roues.

Remarque

Pour le remplacement des pneus, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 72) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale :
elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'ils sont très abîmés.
Ôtez les graviers ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

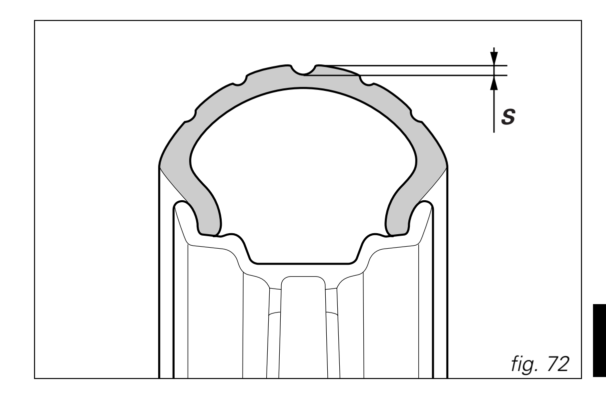


fig. 72

F

Contrôle du niveau d'huile moteur *(fig. 73)*
Le niveau d'huile moteur est visible à travers le hublot transparent (1) situé sur le couvercle d'embrayage, côté droit du moteur. Contrôlez le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau doit se situer entre les repères du niveau transparent. Si le niveau est bas, faites l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirez le bouchon de remplissage (2) et rétablissez le niveau. Remettez en place le bouchon.

Important
Pour la vidange de l'huile moteur et le remplacement des filtres à huile, aux intervalles prescrits par le tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise entre les valeurs indiquées (fig. 74).

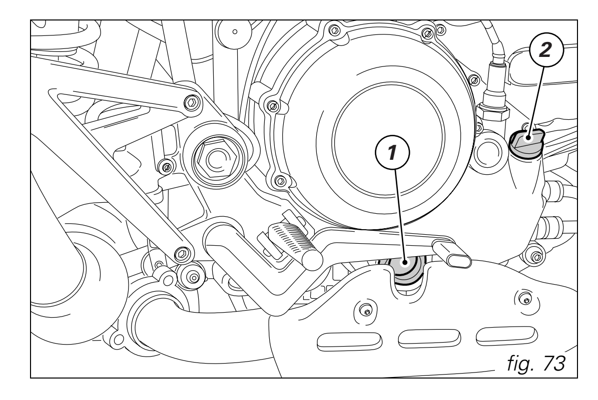


fig. 73

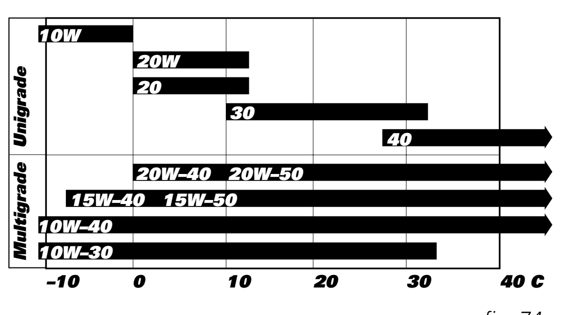


fig. 74

Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 75)*
Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.
Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.
Il contrôlera également l'usure de l'électrode centrale et l'écartement des électrodes, qui doit être compris entre : 0,6 et 0,7 mm.

Important
Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

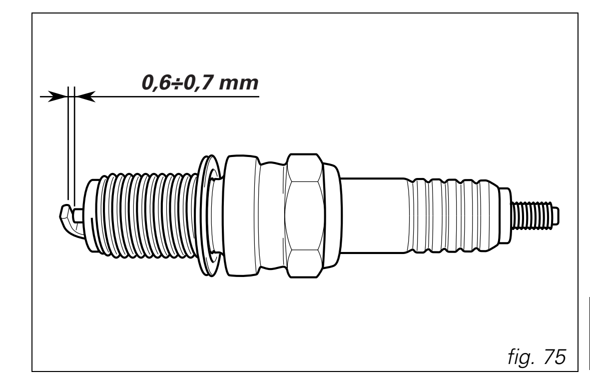


fig. 75

F

Nettoyage général
Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, lavez et séchez périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utilisez des produits spéciaux, si possible biodégradables, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important
Ne lavez pas la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation de halos provoqués par l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne dirigez pas de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs haute pression à jets de vapeur peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et silencieux avec pour conséquence la perte des conditions de sécurité de conduite.

Si des pièces du moteur devaient être très sales ou encrassées, utilisez un dégraissant pour leur nettoyage en évitant que celui-ci n'entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez la moto à l'eau tiède et essuyez toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Attention
Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne graissez pas les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :
nettoyage général ;
videz le réservoir de carburant ;
introduisez une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faites tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utilisez la béquille de service pour soutenir la moto ;
débranchez et déposez la batterie.
Si la moto est restée inutilisé pendant plus d'un mois, contrôlez et éventuellement rechargez ou remplacez la batterie.
Recouvrez le moto d'une housse (disponible auprès de Ducati Performance) pour protéger la carrosserie sans retenir la buée.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Effectuez les contrôles périodiques prévus et remplacez toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations des différents pays.

F

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES



Dimensions *(mm) (fig. 76)*

Poids

À sec :
196 Kg.
À pleine charge
410 Kg.

Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait avoir des conséquences négatives sur la maniabilité et le rendement de votre moto et provoquer sa perte de contrôle.

850,4
1286
850
485
341
186,2
1462
2130

fig. 76

Ravitaillements	***Type***	***dm³ (litres)***
Réservoir d'essence, avec réserve de 7 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95*	*20*
Circuit de graissage	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuit de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Spray pour traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA*	*160 mm (par tube) par le haut du fourreau*



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Moteur bicylindre à 4 temps en « L » de 1000 cm^3 avec système desmodromique, à injection électronique, refroidi à l'air.
Alésage mm :
94
Course mm :
71,5
Cylindrée totale, cm^3:
992
Taux de compression :
10.5 ± 0.5:1
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :
62 kW - 84 CV à 8000 min^{-1}
Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :
84 Nm - 8,5 Kg à 5000 min^{-1}
Régime maximum, min^{-1}:
8700

F

Important
Ne dépassez jamais le régime maximum en toutes circonstances.

Distribution

***Desmodromique**, deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.*

Schéma de distribution desmodromique *(fig. 77)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)*
2) *Pastille de réglage du culbuteur supérieur*
3) *Demi-lunes*
4) *Pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
7) *Arbre à cames*
8) *Soupape*

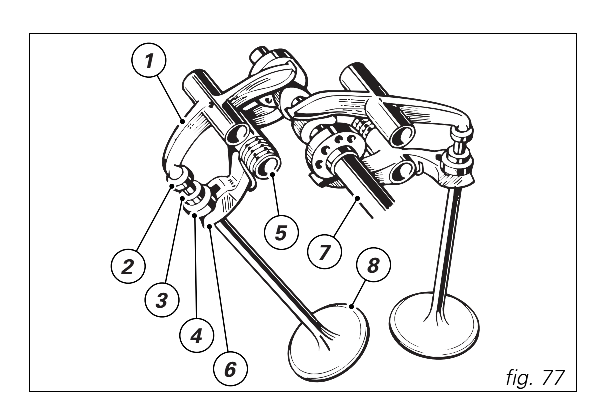


fig. 77

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Bougies d'allumage
L'allumage dans chaque cylindre s'obtient par une double bougie. Cette solution assure une meilleure combustion et davantage de puissance, surtout aux régimes intermédiaires.
Marque :
CHAMPION
Type :
RA6 HC
ou bien
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E

Alimentation
Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillon :
45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 1
Alimentation essence : 95-98 RON.

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.


Remarque
Le catalyseur n'est pas présent sur la version US (États-Unis).

F

Transmission
Cloche d'embrayage et disques entièrement réalisés en alliage spécial d'aluminium.
Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :
32/59
Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur de vitesses à gauche.
Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
15/42
Rapport totaux :
1ère 15/37
2ème 17/30
3ème 20/27
4ème 22/24
5ème 24/23
6ème 28/24

F

Transmission par chaîne entre la boîte de vitesses et la roue arrière.
Marque :
RK
Type :
525 GXW
Dimensions :
5/8"x5/16"
Nombre de maillons :
106

Important
Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour tout besoin d'adaptation de votre moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour vous indiquer des rapports autres que ceux standard. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
Pour remplacer la couronne arrière, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.
Cloche :
acier.
Piste de freinage :
acier.
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage :
88 cm^2.
Marque des étriers de frein :
BREMBO
Type :
30/34 - 4 pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450FP
Type de maître cylindre :
PSC16 avec réservoir intégré.

Arrière

À disque fixe perforé.
Cloche :
acier.
Piste de freinage :
acier.
Diamètre du disque :
245 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage :
32 cm^2.
Marque :
BREMBO
Type :
34 -2 pistons
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre :
PS 11B.

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante.

F

F

Cadre
Treillis en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (par côté) :
35°

Géométrie de la direction :
Angle de chasse :
24°
Chasse :
92 mm.

Roues

Avant
Jante en alliage léger à six branches.
Dimensions :
MT3,50x17".

Arrière
Jante en alliage léger à cinq branches.
Dimensions :
MT3,50x17".

L'axe de la roue avant est amovible tandis que celui de la roue arrière est fixé en porte-à-faux sur le moyeu du bras oscillant.

Pneus

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
180/55-ZR17

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.
Diamètre des tubes porteurs :
43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :
165 mm.

Arrière
À commande progressive obtenue par l'interposition d'un culbuteur entre cadre et articulation supérieure de l'amortisseur.
L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte du ressort, est articulé par sa partie inférieure au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de l'amortisseur :
145 mm.

Coloris disponibles
Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG); cadre rouge et jantes noires.

Noir brillant réf. 248.514 (PPG); cadre noir et jantes noires.

F

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
Projecteur avant *deux phares superposées à ampoules halogènes, composé de :*
feu de croisement HB3 12V-60W ;
feu de route HB3 12V-60W ;
feu de position de 12V-5W.
Commandes électriques *sur le guidon.*
Clignotants*, ampoules* ***12V-10W****.*
Avertisseur sonore*.*
Contacteurs feux stop*.*
Batterie *de type étanche,****12V-10 Ah****.*
Alternateur 12V-520W*.*
Régulateur électronique*, protégé par un fusible de* ***40 A*** *placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique *Denso,* ***12V-0,7 kW****.*
Feu arrière*, ampoule à double filament* ***12V-5/21W*** *pour signalisation de stop et feu de position ; ampoule d'éclairage de plaque minéralogique* ***12V-5W****.*

F

Remarque

Pour le remplacement des ampoules, reportez-vous aux paragraphe correspondants à partir de la page 69.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 78) se trouve sous le demi-carénage gauche (page 59. Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le cache de protection.
En plus de la boîte à fusibles principale, d'autres fusibles se trouvent à côté de la batterie.

Les deux fusibles (2, fig. 79) situés du côté droit de la batterie protégent le relais du système d'injection et du boîtier électronique du moteur.
Le fusible (3) protège le régulateur électronique et le fusible (4) le circuit du capteur de position de la béquille latérale.

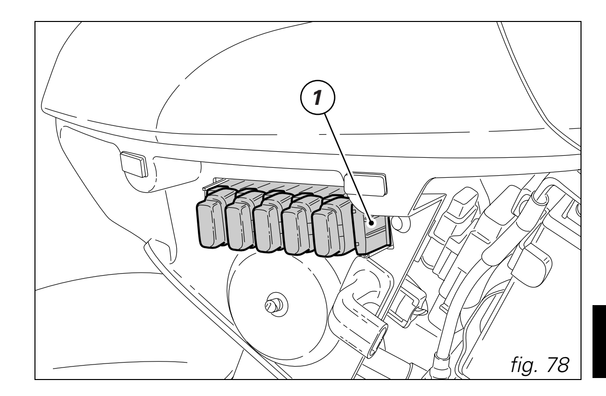


fig. 78

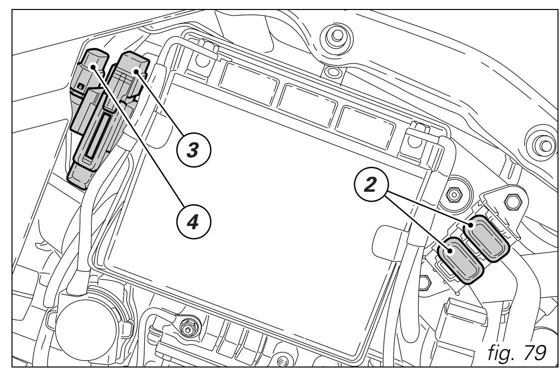


fig. 79

F

Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection (A, fig. 80).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (5, fig. 81).

Important

Pour éviter les courts-circuits, remplacez toujours les fusibles après avoir coupé le contact (clé sur OFF).

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

F

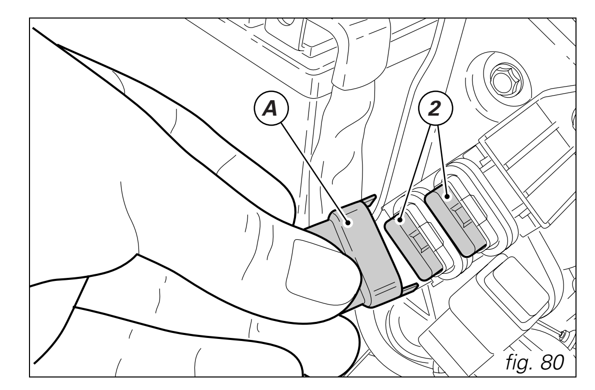


fig. 80

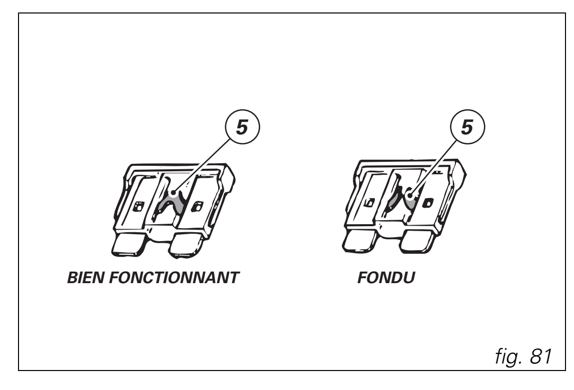


fig. 81

Légende du schéma du circuit électrique /injection

1) Comodo droit
2) Contacteur à clé
3) Boîte à fusibles
4) Fusibles
5) Démarreur
6) Télérupteur de démarrage
7) Batterie
8) Fusible du régulateur
9) Régulateur
10) Alternateur
11) Clignotant arrière droit
12) Feu arrière
13) Clignotant arrière gauche
14) Éclairage de la plaque d'immatriculation
15) Réservoir
16) Bougie du cylindre horizontal
17) Bougie du cylindre vertical
18) Relais injection
19) Connecteur pour autodiagnostic
20) Bobine du cylindre vertical
21) Bobine du cylindre horizontal
22) Bougie du cylindre horizontal
23) Bougie du cylindre vertical
24) Injecteur du cylindre horizontal
25) Injecteur du cylindre vertical
26) Potentiomètre du papillon
27) Capteur de régime/phase
28) Sonde de température du moteur
29) Capteur de vitesse
30) Contacteur de la béquille latérale
31) Contacteur de point mort
32) Contacteur de pression d'huile
33) Contacteur du feu de stop arrière
34) Moteur pas à pas
35) Boîtier d'allumage/injection
36) Contacteur d'embrayage
37) Contacteur du feu de stop avant
38) Transmetteur de température d'huile au tableau de bord
39) Comodo gauche
40) Antenne du transponder
41) Sonde de température de l'air
42) Tableau de bord
43) Relais feux
44) Clignotant avant gauche
45) Phare
46) Clignotant avant droit
47) Avertisseur sonore
48) Connexion pour poignées chauffées
49) Connexion

F

Légende couleur des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîtes à fusibles

Pos.	*Utilisateurs*	*Val.*
a	*Key on*	*7,5 A*
b	*Feux*	*15 A*
c	*Avertisseur sonore, stop, contacteur de démarrage, appel de phare*	*20 A*
d	*Instrumentation*	*5 A*
e	*Poignées chauffées*	*5 A*
f	*Injection*	*20 A*
g	*Alimentation du boîtier de gestion du moteur*	*3 A*
h	*Contacteur de la béquille latérale*	*3 A*

Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F